Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4980**
17. Wahlperiode 01. 03. 2011

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Verkehrsinvestitionsbericht 2010

Inhaltsverzeichnis

Zugeleitet mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. Februar 2011 gemäß § 7 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und gemäß § 7 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstaßen.

Seite

Seite

Seite

Abbildungsverzeichnis

Tabellenverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis

(a)	ausschließlich
ABMG	Autobahnmautgesetz
ABS	Ausbaustrecke
Abzw	Abzweigstelle
AD	Autobahndreieck
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AK	Autobahnkreuz
AM	Autobahnmeisterei
APV	Anpassungsvereinbarung
ARA-Häfen	Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen
AS	Anschlussstelle
ASM	Autobahn- und Straßenmeisterei
ASP	Anti-Stau-Programm für die Bundesschienenwege, Bundesautobahnen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 2003 bis 2007
AT	Österrreich
BA	Bauabschnitt
BAB	Bundesautobahn
BAR	Berliner Außenring
BAS	Bericht zum Ausbau der Bundesschienenwege
BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
BAW	Bundesanstalt für Wasserbau
BB	Brandenburg
BE	Belgien, Berlin
Bf	Bahnhof
BfG	Bundesanstalt für Gewässerkunde
Bft	Bahnhofsteil
BGBl	Bundesgesetzblatt
BGr	Bundesgrenze
BHH	Bundeshaushalt
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge – Bundes-Immissionsschutzgesetz
(24.) BImSchV	(Vierundzwanzigste) Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
BIP	Brutto-Inlandsprodukt
BKZ	Baukostenzuschuss
BMS	Bauwerk-Management-System
BPl	Bedarfsplan
BSWAG	Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes – Bundesschienenwegeausbaugesetz (alte Abkürzung: BSchwAG)
BSH	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
BÜ	Bahnübergang

bvM	bauvorbereitende Maßnahmen
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
BW	Baden-Württemberg
BY	Bayern
BZ	Betriebszentrale
CH	Schweiz
CZ	Tschechien
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DBGrG	Gesetz über die Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft – Deutsche Bahn Gründungsgesetz
DEGES	Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH
DEK	Dortmund-Ems-Kanal
DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung
DK	Dänemark
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DWD	Deutscher Wetterdienst
(E)	Ersatzneubau, Erneuerung/Erweiterung
(e)	einschließlich
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBO	Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung
EdB	Eisenbahnen des Bundes
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes
EKrG	Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen – Eisenbahnkreuzungsgesetz
ENeuOG	Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens – Eisenbahnneuordnungsgesetz
ESF	Europäischer Sozialfonds
ESK	Elbe-Seitenkanal
ESTW	Elektronisches Stellwerk
ESTW-A	abgesetzter Stellrechner
ESTW-UZ	Unterzentrale eines Elektronischen Stellwerks
ETCS	European Train Control System
EÜ	Eisenbahnüberführung
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fb	Fahrbahn
FinVe	Finanzierungsvereinbarung
FR	Frankreich
FStrPrivFinG	Gesetz über den Bau und die Finanzierung von Bundesfernstraßen durch Private – Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz
FÜ	Fußgängerüberführung
FuB	Fern- und Ballungsnetz
Gbf	Güterbahnhof
gepl.	geplant

GG	Grundgesetz
GlW	gleichmäßiger Wasserstand
GMS	Großmotorschiff
HB	Bremen
Hbf	Hauptbahnhof
HE	Hessen
HGV	Hochgeschwindigkeitsverkehr
HH	Hamburg
HOA	Heißläuferortungsanlage
HOW	Havel-Oder-Wasserstraße
Hp	Haltepunkt
Ibn	Inbetriebnahme
ISK	Infrastrukturkataster
IRP	Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes
IZB	Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht
JFL	Jahresfahrleistung
Kfz	Kraftfahrzeug
KLIWAS	Programm zur Erforschung der Auswirkungen des Klimawandels auf Wasserstraßen und Schifffahrt
KP I (II)	Konjunkturpaket I (II)
KRBW	Kreuzungsbauwerk
KüK	Küstenkanal
KV	Kombinierter Verkehr
L/St, K	Landesstraße/Staatsstraße, Kreisstraße
LiV	Linienverbesserung
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LGr	Landesgrenze
LST	Leit- und Sicherungstechnik
LU	Luxemburg
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
LWL	Lichtwellenleiter
LZB	Linienzugbeeinflussung
M	Motel
(m)	mit Knoten
MAP	Mehrjahresprogramm (*Multi-Annual Program*)
Mio.	Million, Millionen
MLK	Mittellandkanal
Mrd.	Milliarde, Milliarden
MTnw	Mittleres Tideniedrigwasser
MV	Mecklenburg-Vorpommern
MW	Megawatt
N, n	Nord, nördlich

(N)	Neubau
NBS	Neubaustrecke
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
NeiTech	Neigetechnik
NI	Niedersachsen
NL	Niederlande
NOK	Nord-Ostsee-Kanal
NV	Nahverkehr
NW	Nordrhein-Westfalen
(o)	ohne Knoten
O, ö	Ost, östlich
OLA	Oberleitungsanlage
OP	Operationelles Programm
ÖPP	Öffentlich-Private Partnerschaft (-en)
ÖSPV	öffentlicher Straßenpersonenverkehr
OU	Ortsumgehung
PBKAL	Paris–Brüssel–Köln/Frankfurt–Amsterdam–London
PFA	Planfeststellungsabschnitt
PFB	Planfeststellungsbeschluss
Pkm	Personenkilometer
PL	Polen
Post-Panmax	Schiffsgrößenbezeichnung – Schiff ist für den Panamakanal zu groß
R	Raststätte
RABT 2006	Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln vom 27. April 2006
Rbf	Rangierbahnhof
RDS/TMC	Radio Data System/Traffic Message Channel – Daten für Verkehrsinformationen über Hörfunk
Re 200 (Re 250)	Oberleitungsregelbauart für v_{max} = 200 km/h (250 km/h)
RNW	Regulierungs-Niedrigwasserstand
Ro-Ro	Roll-on-Roll-off – mit Lkw befahrbare Frachtschiffe
RP	Rheinland-Pfalz
S, s	Süd, südlich
SFS	Schnellfahrstrecke
SGV	Schienengüterverkehr
SH	Schleswig-Holstein
SHHV	Seehafen-Hinterlandverkehr
SHW	Schiffshebewerk
SL	Saarland
SM	Straßenmeisterei
SN	Sachsen
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr

SPNV	Schienenpersonennahverkehr
ST	Sachsen-Anhalt
StA	Streckenabschnitt
Str.	Strecke
SÜ	Straßenüberführung
SV	Sammelvereinbarung, Schwerverkehr, Schubverband
t	Tonne
T	Tankstelle
TEN	Transeuropäische Netze
TGr	Titelgruppe
TH	Thüringen
tkm	Tonnenkilometer
TSD	Tausend
Ubf	Umschlagbahnhof
Uw	Unterwerk
v	Geschwindigkeit
VB	Vordringlicher Bedarf
VDE	Verkehrsprojekt(e) Deutsche Einheit
VIFG	Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH
VIFGG	Gesetz zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zur Finanzierung von Bundesverkehrswegen – Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetz
VKE	Verkehrseinheit
v_{max}	Höchstgeschwindigkeit
VOB	Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen
W, w	West, westlich
WB	Weiterer Bedarf
WSD	Wasser- und Schifffahrtsdirektion
WSV	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
ZBA	Zugbildungsanlage
24KB	Bautyp gemäß geltendem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen: 1./2. Stelle: Anzahl der Fahrstreifen vor/ nach dem Ausbau (hier: Ausbau von 2 auf 4 Fahrstreifen) 3./4. Stelle: Standstreifen vor/nach dem Ausbau (K = kein; B = beidseitig)

Zusammenfassung

Allgemeines

Gemäß § 7 Bundesschienenwegeausbaugesetz berichtet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Ausbaus des Schienenwegenetzes nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres. Die Entschließung des Deutschen Bundestages in der 184. Sitzung am 30. Juni 2005 bezüglich einer umfassenden Ausweitung der Berichtstätigkeit (Bundestagsdrucksache 15/5780) wird seit dem Bericht 2006 umgesetzt.

Gemäß § 7 Fernstraßenausbaugesetz berichtet der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Bundesfernstraßenbaus nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres.

Für das Jahr 2006 wurden diese Berichte letztmals getrennt als „Bericht zum Ausbau der Schienenwege“ bzw. als „Straßenbaubericht“ veröffentlicht. Beginnend mit dem Berichtsjahr 2007 werden die Berichte der Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße zu einem Verkehrsinvestitionsbericht zusammengefasst.

Soweit in diesem Bericht Sachverhalte dargestellt werden, die sich auf einen späteren Zeitraum als das Berichtsjahr 2009 beziehen, sind sie durch Kursivschrift kenntlich gemacht.

Bundesschienenwege

Es wurden im Geschäftsjahr 2009 Gesamtinvestitionen in Höhe von 3 839 Mio. Euro für die Finanzierung von Infrastruktur nach BSWAG/DBGrG getätigt. Die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem geltenden Bedarfsplan beliefen sich auf 1 592 Mio. Euro, von denen rund 1 142 Mio. Euro aus Bundesmitteln finanziert wurden. Schwerpunkte der Investitionstätigkeit waren die NBS/ABS Karlsruhe–Basel, Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig, Augsburg–München, Berlin–Frankfurt (Oder) und Hamburg–Lübeck.

Für das Sofortprogramm Seehafen-Hinterlandverkehr wurden im Jahr 2009 Bundesmittel in Höhe von rund 49 Mio. Euro bereitgestellt. Darüber hinaus wurden im Jahr 2009 Bundesmittel in Höhe von rund 159 Mio. Euro für die Konjunkturpakete I (111 Mio. Euro) und II (48 Mio. Euro) zur Verfügung gestellt. Für Bestandsnetzmaßnahmen wurden den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) Bundesmittel in Höhe von 2,5 Mrd. Euro zur Verfügung gestellt. Der vertragsgemäße Einsatz dieser Bundesmittel wird durch den vom Bund beauftragten Infrastrukturwirtschaftsprüfer überprüft. Die Bahn hat sich verpflichtet, jährlich auch einen Eigenbeitrag in Höhe von mindestens 500 Mio. Euro für die Erhaltung und Modernisierung des Bestandsnetzes einzusetzen. Dieser wurde 2009 nach Angaben der DB AG deutlich überschritten und betrug 583 Mio. Euro. Auch diese Angaben werden durch den Infrastrukturwirtschaftsprüfer überprüft. Der Einsatz von Ersatzinvestitionen und Erhaltungsaufwendungen dient der Erhaltung der Verfügbarkeit und der Modernisierung des Streckennetzes inklusive der Verkehrsstationen und der Energieversorgungsanlagen der EIU. Die Instandhaltungsaufwendungen der EIU für das Bestandsnetz beliefen sich nach eigenen Angaben in 2009 auf rund 1,45 Mrd. Euro für alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Im Rahmen der Gesamtkonzeption zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes auf der Grundlage einer entsprechenden Förderrichtlinie im Jahr 2009 rund 80 Mio. Euro für Lärmsanierungsmaßnahmen verausgabt. Es sind etwa 10 Prozent für passive und 90 Prozent der Fördermittel für aktive Lärmsanierungsmaßnahmen verwendet worden.

Auf der Grundlage der Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs wurden im Bereich Schiene Fördermittel von insgesamt 405,0 Mio. Euro für 40 KV-Terminals (teilweise in mehreren Baustufen und damit in 61 Baumaßnahmen) bewilligt. Im Berichtszeitraum gingen keine neuen Standorte ans Netz.

Im Jahr 2009 wurden insgesamt 22 private Gleisanschlüsse mit einem Fördervolumen von 17,396 Mio. Euro bei einem Investitionsvolumen von ca. 41,284 Mio. Euro auf der Grundlage der Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen (Gleisanschlussförderrichtlinie) vom 3. August 2004 (gültig vom 1. September 2004 bis 31. August 2009) und (Gleisanschlussförderrichtlinie) vom 17. September 2009 (gültig vom 21. September 2009 bis 31. August 2012) gefördert.

Die Erhöhung der Sicherheit an Bahnübergängen im Zuge öffentlicher Straßen (z. B. erstmaliger Einbau oder Verbesserung technischer Sicherungen) und insbesondere die Beseitigung von Bahnübergängen (z. B. durch Überführungsbauwerke) ist eine vorrangige verkehrspolitische Zielsetzung, die vom Bund nachdrücklich – unter Einsatz erheblicher Bundesmittel auf der Grundlage des EKrG – unterstützt wird. Die Bundesländer haben von den vom Bund im Haushaltsjahr 2009 für das so genannte Bundesdrittel bereitgestellten Mitteln insgesamt rund 70,0 Mio. Euro abgerufen.

Bundesfernstraßen

Der geltende Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (BPl) 2004 als Anlage zum 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetz (5. FStrAbÄndG) beinhaltet als Vordringlichen Bedarf (ab 2001) folgende Bauziele:

– Neubau von 1 900 km Autobahnen

– Erweiterung von 2 200 km Autobahnen auf sechs oder mehr Fahrstreifen

– Aus- und Neubau von 5 500 km Bundesstraßen, darin enthalten rund 850 Ortsumgehungen.

Zur Umsetzung des aktuell gültigen Bedarfsplans wurden bis Ende 2009 nahezu 40 Prozent der Bedarfsplanmaßnahmen mit einem Volumen von rund 25 Mrd. Euro reali-

siert. Im Jahr 2009 standen unter Einschluss der Konjunkturpakete über 6 Mrd. Euro zur Verfügung. Für weitere im Bau befindliche Projekte sind noch rund 7 Mrd. Euro abzufinanzieren.

Ein Schwerpunkt der Investitionstätigkeit der vergangenen Jahre lag beim Neubau und der Erweiterung von Bundesautobahnen. Im Zeitraum 2001–2009 wurden rund 1 100 km Autobahnen für über 11,1 Mrd. Euro neu gebaut und rund 570 km für über 5,8 Mrd. Euro auf sechs oder mehr Fahrstreifen erweitert. Insbesondere die vorrangige Realisierung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit trug zu dieser positiven Bilanz bei. Darüber hinaus wurden mit einem Bauvolumen von rund 8,2 Mrd. Euro weitere rund 1 450 km Bundesstraßen aus- oder neugebaut, davon allein rund 230 Ortsumgehungen.

Gemäß Haushaltsgesetz 2009 vom 21. Dezember 2008 (BGBl. I, Nr. 64, S. 2899) standen im Berichtsjahr für den Bereich der Bundesfernstraßen in Kapitel 1210, Kapitel 1202 (Maut) und Tgr. 09 Konjunkturpaket I Haushaltsmittel in Höhe von 6 635,4 Mio. Euro zur Verfügung. Einschließlich der Mittel aus dem Konjunkturpaket II und Umschichtungen im Laufe des Haushaltsjahres ergaben sich IST-Ausgaben in Höhe von 7 195,9 Mio. Euro, davon 6 197,5 Mio. Euro an Investitionen.

Für Bauleistungen zur Kapazitätserweiterung auf den Bundesfernstraßen (Maßnahmen des Bedarfsplanes, Hauptbautitel, einschließlich Refinanzierung) wurden im Berichtsjahr insgesamt rund 2 633,3 Mio. Euro aufgewendet. Auf den Bundesautobahnen wurden damit 80,5 km Neubaustrecken und 95,0 km Erweiterungsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen) realisiert. Zudem konnten 128,8 km Bundesstraßen zweistreifig und 65,5 km Bundesstraßen vierstreifig neu gebaut bzw. erweitert werden einschließlich Ortsumgehungen.

Der Bau von Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen bleibt ein Schwerpunkt beim Ausbau des Bundesfernstraßennetzes. Im Berichtsjahr wurden bundesweit 24 Ortsumgehungen mit einer Länge von rund 114,9 km vollständig fertig gestellt.

Neben dem Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen gewinnt deren Erhaltung zunehmend an Bedeutung. Zur Erhaltung der Bundesfernstraßen – ohne die Erhaltungsanteile im Zusammenhang mit Um- und Ausbau sowie Bundesautobahnerweiterung – wurden im Berichtsjahr 2009 insgesamt (Strecke + Ingenieurbauwerke) 2 638 Mio. Euro (einschließlich KP II) ausgegeben, davon für Bundesautobahnen 1 341 Mio. Euro und für Bundesstraßen 1 297 Mio. Euro.

Für den Radwegebau an Bundesstraßen einschließlich der Erhaltung von Radwegen wurden im Berichtsjahr rund 92 Mio. Euro ausgegeben. Für rund 70 Mio. Euro wurden davon rund 300 km Radwege an Bundesfernstraßen erstellt. Insgesamt standen damit Ende 2009 rund 18 220 km Radwege an Bundesstraßen zur Verfügung.

Im Jahr 2009 wurden für den Lärmschutz beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen (Lärmvorsorge) rund 133 Mio. Euro und für den Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen (Lärmsanierung) weitere rund 43 Mio. Euro ausgegeben. Damit wurden im Berichtsjahr rund 42 km Lärmschutzwälle (einschließlich Steilwälle) und rund 56 km Lärmschutzwände errichtet sowie rund 10 000 m² Lärmschutzfenster eingebaut.

Die Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen stieg im Berichtsjahr 2009 nicht weiter an. Es wurde auf Bundesautobahnen eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von rund 48 800 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehrsanteil (SV) von rund 13,9 Prozent und auf Bundesstraßen außerorts ein DTV von rund 9 210 Kfz/24 h mit einem SV-Anteil von rund 8,0 Prozent festgestellt.

Die Gesamtfahrleistung (ohne Mofas, Mokicks, Mopeds) im Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland betrug im Berichtsjahr rund 699,0 Mrd. Kfzkm, davon auf Bundesautobahnen rund 225,4 Mrd. Kfzkm (Anteil an der Gesamtfahrleistung: 32,3 Prozent) und auf Bundesstraßen außerorts rund 107,2 Mrd. Kfzkm (Anteil an der Gesamtfahrleistung: 15,3 Prozent).

Bundeswasserstraßen

Die Ausgaben für die Bundeswasserstraßen umfassen für die Bereiche Investitionen, Betrieb und Unterhaltung sowie Verwaltung ein Gesamtvolumen von 2 120,6 Mio. Euro im Jahr 2009. Die Gesamtausgaben für Investitionen (Infrastruktur, Lotswesen, Hochbau, Fahrzeuge, usw.) in die Bundeswasserstraßen betrugen 1 104,2 Mio. Euro. Hierin sind die Mittel des Konjunkturprogramms I (KP I) (rund 241 Mio. Euro) und des KP II (rund 34 Mio. Euro) enthalten. Die Investitionen in die verkehrliche Infrastruktur beliefen sich auf 838,1 Mio. Euro. Zu den Schwerpunkten der Investitionen in die Bundeswasserstraßen gehörten die Fortsetzung der begonnenen Aus- und Neubauvorhaben sowie die Erhaltung der vorhandenen Wasserstraßen und ihrer Anlagen.

Mit den Mitteln wurden die Maßnahmen zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandortes Deutschland wie vorgesehen fortgeführt. Dies betrifft insbesondere der Ausbau der Zufahrten zu den Seehäfen, die Umsetzung der Planungen zum Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals, sowie die Verbesserung der Hinterlandanbindung. Zugleich wurden die Maßnahmen zur qualitativen Verbesserung der Wasserstraßeninfrastruktur vorangetrieben, um die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt zu verbessern. Dies waren vor allem die Maßnahmen des Investitionsrahmenplans mit hohem Anteil an kombinierten Ersatz- und Erweiterungsmaßnahmen.

A Verkehrsträgerübergreifende Informationen

A.1 Einführung

Die Bundesregierung verfolgt eine integrierte und nachhaltige Verkehrspolitik. Sie schafft damit die Voraussetzungen für eine gute Mobilität von Menschen und Gütern. Zugleich sichert sie Wirtschaftswachstum und Arbeitsplätze und leistet einen wichtigen Beitrag zum

Schutz der Umwelt und zur sozialen Entwicklung unserer Gesellschaft.

Mit dem Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) als mittelfristige Investitionsstrategie zur Umsetzung der Verkehrspolitik wurde der integrierte, verkehrsträgerübergreifende Ansatz begonnen; mit dem vorliegenden Bericht wird dieser Ansatz bei der Information über den Ausbau der Verkehrswegenetze des Bundes konsequent fortgesetzt. Bis zum Berichtsjahr 2006 wurden über den Ausbau der Schienenwege und der Bundesfernstraßen getrennte Berichte herausgegeben. Seit dem Berichtsjahr 2007 werden diese Informationen zusammengefasst, um einen Berichtsteil Bundeswasserstraßen ergänzt und in einem Verkehrsinvestitionsbericht gemeinsam veröffentlicht.

A.2 Prognose der deutschlandweiten Verflechtungen

Als Entscheidungsgrundlage für die Infrastrukturplanung sind langfristige Verkehrsprognosen erforderlich. Ein vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung beauftragtes Forschungskonsortium hat 2007 eine Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen für 2025 vorgelegt. Diese erweitert den Planungshorizont gegenüber der dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 zu Grunde liegenden Verflechtungsprognose 2015 deutlich. Dazu wurden die sich ändernden Rahmenbedingungen (beispielsweise EU-Erweiterung) sowie eine aktualisierte Datenbasis berücksichtigt. Kernstück der Arbeiten bildete die Erstellung der räumlichen Verflechtungsmatrizen im Personen- und im Güterverkehr für die Jahre 2004 (Analyse) und 2025 (Prognose). Die Matrizen dienen als Rahmen und wesentliche Datengrundlage für die Verkehrsprognose und damit für die Fortentwicklung der Verkehrsplanungen in Bund und Ländern und zur Überprüfung der Bedarfspläne.

A.3 Infrastrukturplanung und Infrastrukturfinanzierung

A.3.1 Bundesverkehrswegeplanung

Der Koalitionsvertrag enthält den Auftrag, eine neue Grundkonzeption für die Bundesverkehrswegeplanung zu entwickeln. Ziel ist es dabei, ein Gesamtkonzept für die künftige Infrastruktur aufzustellen, das realistisch und finanzierbar ist. Dabei ist auch zu prüfen, inwieweit Investitionen in Verkehrslenkungs- und Verkehrsmanagementsysteme in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen werden können.

Bei der Erarbeitung einer neuen Grundkonzeption wird auch die Bewertungsmethodik der Bundesverkehrswegeplanung (u. a. das Verfahren der Nutzen-Kosten-Analyse) grundsätzlich überprüft und weiterentwickelt. Die neue Grundkonzeption dient der Vorbereitung für einen neuen BVWP.

Es wird angestrebt, den neuen BVWP im Jahr 2015 vorzulegen. Der BVWP soll auch die Grundlage für die Ausbaugesetze der Verkehrsträger Straße, Schiene und erstmals auch Wasserstraße bilden.

A.3.2 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

Im Vorgriff auf den BVWP ’92 wurden im April 1991 die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) von der Bundesregierung beschlossen, um möglichst schnell die für den wirtschaftlichen Aufschwung nötige Verkehrsinfrastruktur zwischen den alten und den neuen Ländern zu schaffen. Die 17 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit umfassen neun Eisenbahnprojekte, sieben Autobahnprojekte und ein Wasserstraßenprojekt.

Diesen Projekten kommt eine Schlüsselrolle beim Zusammenwachsen der alten und der neuen Länder zu; sie bilden einen wichtigen Baustein für den wirtschaftlichen Aufholprozess im östlichen Teil Deutschlands.

Tabelle 1

Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

VDE Nr.	Projektbezeichnung
	Bundesschienenwege
1	ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund
2	ABS Uelzen–Salzwedel–Stendal
3	ABS Helmstedt–Magdeburg–Berlin
4	ABS Bebra–Erfurt
5	ABS Hamburg–Büchen–Berlin
6	ABS/NBS Hannover–Berlin
7	ABS Eichenberg–Halle
8	ABS/NBS Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig–Berlin
9	ABS Leipzig–Dresden

noch Tabelle 1

VDE Nr.	Projektbezeichnung
	Bundesfernstraßen
10	A 20, Lübeck–Stettin (A 11)
11	A 2, Hannover–Berlin, A 10; Berliner Ring (Süd- und Ostring)
12	A 9, Nürnberg–Berlin
13	A 38, Göttingen–Halle; A 143, Westumfahrung Halle
14	A 14, Halle–Magdeburg
15	A 44, Kassel–Eisenach; A 4, Eisenach–Görlitz
16	A 71, Schweinfurt–Erfurt; A 73, Lichtenfels–Suhl
	Bundeswasserstraßen
17	Mittellandkanal, Elbe-Havelkanal, Untere Havelwasserstraße, Spree-Oder-Wasserstraße, Westhafenkanal

Bundesschienenwege

Diesen Projekten mit einem Investitionsvolumen von ursprünglich rund 33,5 Mrd. DM (17 Mrd. Euro) kommt eine Schlüsselrolle beim Zusammenwachsen der alten und der neuen Länder zu; sie bilden einen wichtigen Baustein für den wirtschaftlichen Aufholprozess im östlichen Teil Deutschlands.

Die geplanten Kosten werden durch die EIU jährlich präzisiert und betragen aktuell 20,2 Mrd. Euro. Neben Kostensenkungen sind auch Kostenerhöhungen zu verzeichnen, die wesentlich auch auf Änderungen des Projektzuschnitts, wie z. B. durch die ursprüngliche nicht geplante 2. Ausbaustufe Berlin–Hamburg oder Fortschreibung der Kosten bei VDE 8.1 und VDE 8.2, zurückzuführen sind. Bis einschließlich 2009 wurden in die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit insgesamt rund 13,7 Mrd. Euro investiert. Hierbei standen einerseits der Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken für bis zu 300 km/h und andererseits der Streckenausbau, die Streckenerneuerung und insbesondere die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 bis 200 km/h als Ausbaustandard im Vordergrund. Die VDE 2, 3 (1. Baustufe), 4 bis 7 und 8.3 (ABS Halle/Leipzig–Berlin) sind bereits in Betrieb genommen worden. Sie sind aus diesem Grund – zumal lediglich Restleistungen noch zu erledigen sind – im neuen Bedarfsplan im Vordringlichen Bedarf unter Laufende und fest disponierte Vorhaben in der Sammelposition „Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. Euro“ enthalten. Das VDE 9 ABS Leipzig–Dresden ist zu einem wesentlichen Teil fertig gestellt und wird in Baustufen weiter ausgebaut. VDE 8.1 ABS/NBS Nürnberg–Erfurt und 8.2 NBS/ABS Erfurt–Halle/Leipzig sind im Bau; beim VDE 8.2 konnte die Teilstrecke Leipzig–Gröbers bereits 2003 in Betrieb genommen werden. Das VDE 1 ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund ist im Rahmen der 1. Baustufe zu einem wesentlichen Teil fertig gestellt worden. *Aufgrund des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung kann für die Maßnahmen „Rostock (Abzweig Riekdahl)–Ribnitz-Damgarten West“ und „Zweigleisiger Ausbau Velgast–Stralsund“ dieses Projektes ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis nicht erzielt werden; sie werden derzeit nicht weiter verfolgt.* Die Bundesregierung hält jedoch weiter an dem Ziel fest, die VDE schnellstmöglich abzuschließen.

Bundesfernstraßen

Ein vorrangiges Ziel der Bundesregierung ist die vollständige Realisierung der sieben VDE-Straße. Nach den derzeitigen Dispositionen wird angestrebt, das gesamte VDE-Straßennetz mit Ausnahme der BAB A 44 (Teil des Projektes 15) weitestgehend bis 2012 fertig zu stellen.

Die sieben Projekte haben eine Gesamtlänge von rund 2 000 km. Davon waren Ende 2009 rund 1 845 km unter Verkehr und weitere rund 70 km im Bau. Damit sind rund 95 Prozent des VDE-Straße-Projektvolumens realisiert oder in der Umsetzungsphase.

In die sieben Projekte wurden bis Ende 2009 rund 14,5 Mrd. Euro investiert. Das entspricht mehr als 85 Prozent der aktuellen Investitionskosten in Höhe von rund 16,9 Mrd. Euro. Im Einzelnen waren Ende 2009 die folgenden Bauziele erreicht:

Projekt 10, A 20, Lübeck–Stettin (A 11)

Die 323 km lange, 4-streifige Neubaustrecke ist seit Dezember 2006 unter Verkehr.

Projekt 11, A 2, Hannover–Berlin und A 10, Berliner Ring (Süd- und Ostring)

Das Projekt umfasst die Querschnittserweiterung von vier auf sechs Fahrstreifen (324 km) bzw. von sechs auf acht Fahrstreifen (8 km) und die Grunderneuerung der vorhan-

denen Fahrbahnen vom AK Hannover-Ost (A 7) über die A 2 und den Berliner Süd- und Ostring der A 10 zum AD Schwanebeck (A 11).

Der 208 km lange, zur A 2 gehörende Projektteil wurde bereits 1999 durchgängig für den Verkehr freigegeben.

Von der 124 km langen Erweiterungsstrecke des Berliner Süd- und Ostrings im Zuge der A 10 waren folgende Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 109 km unter Verkehr:

– AD Werder (A 2)–AD Potsdam (A 9),

– AD Nuthetal (A 115)–südlich AD Schwanebeck (A 11).

Das AD Schwanebeck sowie die 8-streifige Erweiterung AD Potsdam–AD Nuthetal sind in der Planung.

Projekt 12, A 9, Nürnberg – Berlin

Das Projekt beinhaltet auf einer Länge von 372 km die Querschnittserweiterung der A 9 von vier auf sechs Fahrstreifen einschließlich Grunderneuerung.

Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 350 km waren 6-streifig unter Verkehr:

– AK Nürnberg (A 3)–AS Schleiz,

– AS Triptis–AD Potsdam (A 10).

Projekt 13, A 38, Göttingen – Halle und
A 143, Westumfahrung Halle

Von der 208 km langen, 4-streifigen Neubaustrecke waren rund 196 km unter Verkehr:

– A 38 durchgängig seit Ende 2009,

– A 143; AD Halle-Süd (A 38)–AS Halle-Neustadt.

Der nördliche Abschnitt der A 143 mit einer Gesamtlänge von 12 km ist in der Planung.

Projekt 14, A 14, Halle – Magdeburg

Der 102 km lange, 4-streifige Neubau ist bundesweit das erste vollständig für den Verkehr freigegebene VDE-Straßenprojekt. Seit der Verkehrsfreigabe des Abschnitts AS Könnern – AS Schönebeck am 30. November 2000 ist die A 14 von Halle bis Magdeburg – nach einer kurzen Planungs- und Bauzeit von knapp zehn Jahren – durchgehend befahrbar.

Projekt 15, A 44, Kassel–Eisenach und
A 4, Eisenach–Görlitz

Das mit rund 457 km längste VDE-Straßenprojekt umfasst den 4-streifigen Neubau der A 44 zwischen Kassel und Herleshausen (Eisenach) sowie im Verlauf der A 4 die Querschnittserweiterung von der künftigen A 44 bis Dresden von vier auf sechs Fahrstreifen (mit 6-streifigem Neubau der A 4, Umfahrung Hörselberge im Bereich Eisenach), den Anbau von Seitenstreifen und die Ergänzung der 2. Fahrbahn auf Teilabschnitten zwischen Dresden und Weißenberg, den 4-streifigen Neubau von Weißenberg bis zur Bundesgrenze bei Görlitz und die Grunderneuerung der vorhandenen Fahrbahnen.

Auf der A 4 und A 44 waren Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 336 km für den Verkehr freigegeben:

– A 4; AD Wommen–AS Magdala (ohne Umfahrung Hörselberge),

– A 4; AS Jena-Göschwitz–westlich AK Hermsdorf (A 9),

– A 4; östlich AK Hermsdorf (A 9)–AS Ronneburg,

– A 4; AS Schmölln (LGr TH/SN)–AS Hohenstein-Ernstthal,

– A 4; AS Limbach-Oberfrohna–Bundesgrenze bei Görlitz,

– A 44; AS Hessisch Lichtenau-Mitte–AS Hessisch Lichtenau-Ost (Walburg).

Weitere Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 58 km waren im Bau.

Projekt 16, A 71, Schweinfurt – Erfurt und A 73,
Lichtenfels – Suhl

Die aus zwei Teilstrecken bestehende und 222 km lange, 4-streifige Neubaustrecke ist seit September 2008 als 3. Neubauprojekt unter Verkehr.

Abbildung 1

Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Straße



Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung
Abteilung Straßenbau Referat StB 01

Bundeswasserstraßen

Für das VDE 17 sind von den veranschlagten rund 2,2 Mrd. Euro bereits rund 1,4 Mrd. Euro verausgabt. Zwei Drittel aller Ausgaben des VDE 17 sind aufgrund des schlechten Bauzustandes zeitlich indisponibler Ersatzbedarf, welcher aus wirtschaftlichen Gründen mit Erweiterungsinvestitionen kombiniert wird. Das VDE 17 hat einen Ausbauzustand erreicht, der für kleinere Schiffstypen wie den Typ Europaschiff eine bessere Auslastung zulässt, woraus sich bereits ein Teilnutzen ergibt. Das Ziel des VDE 17 ist ein konkurrenzfähiger und wirtschaftlicher Transport mit modernen Binnenschiffen zwischen dem Rhein und Berlin Westhafen. Die Fertigstellung des VDE 17 ist für das Jahr 2015 geplant.

A.3.3 Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES)

Die DEGES wurde als privatrechtlich organisierte Projektmanagement-Gesellschaft am 7. Oktober 1991 in Berlin gegründet und arbeitet nach privatwirtschaftlichen Kriterien. Gesellschafter der DEGES waren zunächst die Bundesrepublik Deutschland (zu 50 Prozent) und die fünf neuen Länder Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen (zu je 10 Prozent). Als erstes westliches Bundesland ist 2007 Hamburg weiterer Gesellschafter der DEGES geworden, 2008 ist auch Schleswig-Holstein und Ende 2009 Bremen der DEGES beigetreten. Damit gehören der DEGES acht Länder und der Bund als Gesellschafter an.

Die Hauptaufgaben der DEGES sind das Projektmanagement für die Planung und die Baudurchführung von 60 Prozent der rund 2 000 km langen VDE Straße sowie ausgewählter VDE-Zubringerstrecken in den fünf neuen Ländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen. Die hoheitlichen Aufgaben, insbesondere die Verfahren zur Baurechterlangung und eventuell erforderliche Enteignungsverfahren, bleiben in der Zuständigkeit der Länderverwaltungen.

Seit Änderung des Gesellschaftsvertrags im Dezember 2001 kann die DEGES als Dienstleister für öffentliche Auftraggeber (Bund, Länder, Kommunen), soweit sie Gesellschafter der DEGES sind oder werden, im Bereich sämtlicher Verkehrsinfrastrukturprojekte (Straße, Schiene, Wasserstraße) im ganzen Bundesgebiet tätig werden. Auf dieser Grundlage wurden der DEGES weitere Bundesfernstraßen- und Landesstraßenprojekte sowie das Schienenprojekt „City-Tunnel Leipzig“ und Aufgaben aus dem Bereich der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung übertragen.

Von den der DEGES übertragenen rund 1.220 km VDE sind rund 750 km Neubau- und rund 470 km Ausbaustrecken mit einem Investitionsvolumen von rund 9,1 Mrd. Euro (Bau- und Grunderwerbskosten). Bis Ende 2009 waren 1 122 km der von der DEGES betreuten VDE Straße fertig gestellt und die restlichen Projektabschnitte weitestgehend im Bau.

A.3.4 Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG)

Im Jahr 2003 wurde die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) gegründet, deren Aufgaben darin bestehen,

- eine Verteilung des Aufkommens aus der Lkw-Maut nach dem Autobahnmautgesetz (ABMG) vorzunehmen und
- Aufgaben im Zusammenhang mit der Vorbereitung, Durchführung und Abwicklung von privatwirtschaftlichen Projekten im Verkehrsbereich zu übernehmen.

Damit wird die im ABMG geregelte Zweckbindung der Mauteinnahmen für die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen gesichert und Transparenz über den Finanzkreislauf zwischen Gebühren-/Abgabenerhebung und der Verwendung für die Verkehrsinfrastruktur geschaffen.

Bereich Infrastruktur

Im Jahr 2009 war mit Mauteinnahmen in Höhe von rund 5 Mrd. Euro gerechnet worden, von denen nach Abzug der Kosten für Harmonisierungsmaßnahmen und für das System über 3,7 Mrd. Euro in die Infrastruktur der Bundesfernstraßen, der Schienenwege des Bundes und die Bundeswasserstraßen investiert werden sollten.

- Straße: 2 165,9 Mio. Euro,
- Schiene: 1 120,3 Mio. Euro,
- Wasserstraße: 448,1 Mio. Euro,
- insgesamt: 3 734,3 Mio. Euro.

Die Maßnahmen, die aus Mautmitteln finanziert werden, sind im Kapitel 1202, TG 05, veranschlagt.

Die für das Jahr 2009 geplanten Mauteinnahmen sind aufgrund der konjunkturellen Situation um rund 685 Mio. Euro hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Zum Jahresende wurden lediglich rund 4 325 Mio. Euro vereinnahmt. Minderinanspruchnahmen in anderen Bereichen reduzierten das Defizit.

Folgende Mittel wurden über die VIFG für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur bereitgestellt:

- Straße: 2 099,9 Mio. Euro,
- Schiene: 1 104,4 Mio. Euro,
- Wasserstraße: 441,8 Mio. Euro,
- insgesamt: 3 646,1 Mio. Euro.

Die Aufteilung der Mittel auf die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße kann dem gem. § 3 Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetz jährlich vorzulegenden Bericht der Bundesregierung über den Fortgang der über die VIFG finanzierten Projekte entnommen werden (Bundestagsdrucksache Nr. 17/3758 vom 11. November 2010).

Bereich ÖPP

Auf der Grundlage des VIFGG betreut die VIFG die Umsetzung von Betreibermodellen der Verkehrsinfrastruktur des Bundes und entwickelt die Beschaffungsvariante ÖPP konzeptionell und systematisch weiter. Innerhalb des föderalen Kompetenznetzwerkes von Bund und Ländern ist die VIFG Ansprechpartner für Fragestellungen bei ÖPP im Bereich Verkehrswesen. Die Kernkompetenzen der Gesellschaft liegen in den Sektoren Wirtschaftlichkeit, Finanzierung und Internationale Vernetzung.

Im Jahr 2009 hat die VIFG insbesondere an folgenden Themen gearbeitet:

- Projektbetreuung und -management bei den Betreibermodellen im Bundesfernstraßenbau,
- Vorbereitung, Betreuung und Mitarbeit bei den Vergabeverfahren für die A-Modelle und Übernahme der Leitung der Wertungsgruppe Finanzierung,
- Unterstützung des BMVBS bei der Weiterentwicklung des Vergütungsmechanismus und der Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen,
- Begleitung des BMVBS bei steuerrechtlichen Diskussionen sowie zu Fragen der Verbuchung der A-Modell-Pilotprojekte nach dem Europäischen System Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnungen (ESVG 95).

Die VIFG hat an der Entwicklung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für F-Modelle und bei der Vorbereitung und Untersuchung hinsichtlich einer Eignung als F-Modell oder aber anderer ÖPP-Varianten von drei weiteren Vorhaben aktiv mitgewirkt. Darüber hinaus hat sie das BMVBS bei der Entwicklung von Modellen und Wirtschaftlichkeitskriterien für die Errichtung und den Betrieb von Lkw-Parkständen an Bundesautobahnen beraten und für ein erstes Projekt die vorläufige und abschließende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt.

Im Auftrag des BMVBS betreute die VIFG das kommunale ÖPP-Projekt im Straßenbau der Stadt Brandenburg in Brandenburg, das im Rahmen der ÖPP-Initiative der Bundesregierung realisiert wird.

A.3.5 Konjunkturpakete I und II

Um die Folgen der internationalen Finanz- und Wirtschaftskrise für Deutschland abzumildern und eine Schwächung der wirtschaftlichen Basis zu vermeiden, hat die Bundesregierung im November 2008 und im März 2009 zwei Konjunkturpakete verabschiedet. Beide Pakete sehen auch zusätzliche Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur vor:

Das Konjunkturpaket I (KP I) enthält 2 Mrd. Euro für Investitionen in die Bundesverkehrswege. Jeweils 1 Mrd. Euro wurde in die Bundeshaushaltspläne 2009 und 2010 (Einzelplan 12) eingestellt.

Das Konjunkturpaket II (KP II) enthält für Verkehrsinvestitionen des Bundes nochmals insgesamt 2 Mrd. Euro. Die Finanzierung erfolgt aus dem Sondervermögen „Investitions- und Tilgungsfonds“. Die Mittel können für Investitionsvorhaben eingesetzt werden, die in den Jahren 2009 und 2010 begonnen und spätestens Ende 2011 abgeschlossen werden.

Die Ziele der Konjunkturpakete im Bereich Bundesverkehrswege sind.

- die signifikante Erhöhung der Investitionen,
- die Stärkung von Wachstum und Beschäftigung zur raschen Überwindung der Konjunkturschwäche,
- die Sicherung von Arbeitsplätzen insbesondere in der örtlichen Bauwirtschaft und beim Bauhandwerk,
- die Einbettung gezielter konjunktureller Akzente in die auf Dauer angelegte verkehrspolitische Strategie der Bundesregierung,
- die Bewältigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens und
- die Fortsetzung der integrierten Verkehrspolitik der Bundesregierung (Verknüpfung der Verkehrsträger zu einem Gesamtsystem).

In der Verantwortung des BMVBS werden die Mittel zur Erreichung dieser Ziele wie folgt eingesetzt:

Tabelle 2

Verwendung der Mittel aus dem Konjunkturpaket I

Bereich	**2009 (Mio. €)**	**2010 (Mio. €)**	**Summe (Mio. €)**
Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes	170	450	620
davon:			
Verstärkung laufender und der Beginn neuer Projekte (Verstärkung und Anschub von 13 Bedarfsplanvorhaben)	*	*	468
Personenbahnhofsprogramm (Sanierung Empfangsgebäude, Verbesserung des Zugangs, Fahrgastinformation)	*	*	152

noch Tabelle 2

Bereich	**2009 (Mio. €)**	**2010 (Mio. €)**	**Summe (Mio. €)**
Bundesfernstraßen	550	400	950
davon:			
Neubeginn von Bedarfsplanmaßnahmen	*	*	456
Verstärkung laufender Maßnahmen	*	*	244
Verstärkung von Erhaltungsmaßnahmen	*	*	220
Bundeswasserstraßen	280	150	430
davon:			
Verbesserung der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen	*	*	210
Netzoptimierung und Schleusenprogramm	*	*	170
Verstärkung von Erhaltungsmaßnahmen	*	*	50
Insgesamt	1.000	1.000	2.000

* Im Bundeshaushalt wird keine Aufteilung auf Investitionsschwerpunkte vorgenommen, um im Rahmen der Zweckbestimmung einen flexiblen Mitteleinsatz zu ermöglichen.

Tabelle 3

Verwendung der Mittel aus dem Konjunkturpaket II

Bereich	**Summe (Mio. €)**
Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes	775
davon:	
Verstärkung laufender und Beginn neuer baureifer Projekte (einschließlich Planungskosten)	181
Investitionen in innovative Techniken am Fahrweg (Lärm- und Erschütterungsminderung)	100
beschleunigte Sanierung von Personenbahnhöfen (Verstärkung des Personenbahnhofsprogramm)	176
beschleunigte Einführung von ETCS (u. a. durch den Neubau von elektronischen Stellwerken)	118
Investitionen in Bahnanlagen (u. a. in die Qualitätsverbesserung des Regionalnetzes)	200
Bundesfernstraßen	850
davon:	
vorgezogene Realisierung baureifer Projekte	400
Erhaltungsinvestitionen (Fahrbahnen, Brücken und andere Ingenieurbauwerke)	350
zusätzliche Parkflächen für Lkw an BAB-Parkplätzen und Rastanlagen (unter Berücksichtigung der Interessen der Anwohner an verbessertem Lärmschutz)	100
Bundeswasserstraßen	350
davon:	
Beschleunigung laufender Maßnahmen (Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der Seehäfen)	10
Netzoptimierung, Substanzerhaltung des Bundeswasserstraßennetzes, Erhaltung und Ausbau von Schleusen	160
Modernisierung der betrieblichen Infrastruktur der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung	175
Pilotvorhaben für innovative Techniken in der Binnenschifffahrt	5
Kombinierter Verkehr	100
Insgesamt	2.000

Im Jahr 2009 wurden aus den Mitteln der Konjunkturpakete ausgegeben:

Bereich	KP I (Mio. €)	KP II (Mio. €)
Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes	111	48
Bundesfernstraßen	592	310
Bundeswasserstraßen	240	34
Kombinierter Verkehr	–	0,05
Insgesamt	944	392

Die ursprünglich für das Jahr 2009 veranschlagten Ziele für die Umsetzung der Mittel aus den Konjunkturpaketen wurden nicht vollständig erreicht. Die ausschlaggebenden Gründe hierfür sind:

– Trotz vorhandener baureifer Projekte benötigt die Realisierung der Vorhaben einen Vorlauf, insbesondere für die Ausschreibung und Vergabe der Leistungen.

– Widrige Witterungsverhältnisse Anfang des Jahres 2009 führten zu Verzögerungen im Bauablauf bei vielen Maßnahmen.

– Das Konjunkturpaket II wurde erst am 6. März 2009 vom Parlament verabschiedet, so dass effektiv weniger als 10 Monate zur Umsetzung zur Verfügung standen.

Im Verlauf des Jahres 2010 sind die Mittelbindung und der Mittelabfluss kontinuierlich gestiegen, so dass eine vollständigen Inanspruchnahme der Mittel aus dem KP I bis Ende 2010 bei den Bereichen Straße und Wasserstraße erzielt wurde. Nicht bis zum Jahresende 2010 für Investitionen in die Schiene verausgabte Mittel i.H.v. 140 Mio. Euro konnten im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen ins Jahr 2011 übertragen werden. Nach gegenwärtigem Stand ist davon auszugehen, dass die Mittel aus dem KP II bis Ende 2011 vollständig abfließen werden.

A.3.6 Finanzierungsprogramme der EU

Gemeinschaftszuschüsse für Transeuropäische Netze (TEN-Mittel)

Die Gewährung von Zuschüssen aus der TEN-Haushaltslinie für Vorhaben zur Realisierung der Ziele und Netze gemäß der TEN-Leitlinie wird in der TEN-Zuschussverordnung geregelt. Die Bezuschussung erfolgt nur aufgrund jeweils einzelner Anträge nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Mittel. Eine Reservierung für bestimmte in den TEN-Leitlinien benannte Projekte gibt es nicht. Zu berücksichtigen ist insbesondere, dass Fördermittel von der EU-Kommission nur gewährt werden, wenn die nationale Kofinanzierung, die im Fall von TEN-Mitteln bis zu 90 Prozent und mehr beträgt, sichergestellt ist.

Grundlage für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für Transeuropäische Netze für die neue Förderperiode 2007–2013 ist die Verordnung (EG) Nr. 680/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007. Dabei wird der Großteil der Fördermittel über das Mehrjahresprogramm (Multi-Annual Program – MAP) abgewickelt. Vorrangig werden über das MAP Schienenprojekte gefördert. Darüber hinaus werden voraussichtlich jährlich Aufrufe durch die Europäische Kommission zur jährlichen Antragstellung auf Förderung von Projekten erfolgen. Über die Jahresprogramme können dann auch Projekte von Verkehrsträgern gefördert werden, die im Rahmen des MAP nicht zum Zuge kommen.

Fördermittel aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE)

Der Europäische Fonds für regionale Entwicklung gehört zu den vier Strukturfonds der Europäischen Union (EU). Gemeinsam mit dem Europäischen Sozialfonds und dem Kohäsionsfonds soll er dazu beitragen, die wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Ungleichheiten innerhalb der Europäischen Union zu verringern. Ursachen für diese Unterschiede liegen beispielsweise in Entwicklungsrückständen von Mitgliedstaaten und Regionen, im Umfang der wirtschaftlichen und sozialen Umstrukturierung sowie der Alterung der Bevölkerung.

Die EU versucht über diese Strukturfonds den Ausgleich der regionalen Ungleichgewichte in der EU zu erreichen. Dabei sind verschiedene Ziele definiert:

Priorität der Fonds stellt das Ziel „Konvergenz“ (Ziel 1) dar. Weitere Ziele sind „Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung“ (Ziel 2) sowie „Europäische territoriale Zusammenarbeit“ (Ziel 3). Im Rahmen des Ziels „Konvergenz“ (Förderperiode 2007–2013) bzw. „Ziel 1“ (Förderperiode 2000–2006) werden Regionen gefördert, deren Bruttoinlandsprodukt (BIP) pro Einwohner kleiner als 75 Prozent des EU-Durchschnitts ist. Diese liegen vor allem in den neuen Mitgliedstaaten. Es werden jedoch auch Regionen, deren Pro-Kopf-BIP weniger als 75 Prozent des EU-15-Durchschnitts (Anzahl der EU-Staaten vor der Osterweiterung 2004) beträgt, in einer Übergangsphase (Phasing Out) bis 2013 in die Förderung des Konvergenzziels einbezogen.

Das EFRE-Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur ist ein thematisches Programm, das aus dem Europäische Fonds für regionale Entwicklung finanziert wird. Das Programm fördert Investitionen im Bereich der Bundesverkehrswege, die im deutschen Konvergenz- bzw. Ziel 1-Gebiet liegen. Die nationale Kofinanzierung des Programms kommt hauptsächlich aus dem Investitionshaushalt des BMVBS, ergänzt durch Investitionen der Länder und des privaten Sektors. Die EFRE-Förderung einzelner Projekte erfolgt auf der Grundlage von Projektanträgen, die bei Projekten mit Gesamtkosten ab 50 Mio. Euro zuvor einer Projektgenehmigung durch die Europäische Kommission bedürfen. Die Mittel des Programms werden in Form von nicht rückzahlbaren Zuschüssen gewährt.

Das EFRE-Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur soll dazu beitragen, die Anstrengungen der Bundesländer für wirtschaftliches Wachstum zu unterstützen. Ansatzpunkt

ist die beschleunigte Realisierung ausgewählter Projekte im Bereich der Bundesverkehrswege, die überregional wirksam sind. Der Zugang zum Transeuropäischen Verkehrsnetz und damit die strukturellen Standortbedingungen sollen deutlich verbessert, infrastrukturelle Verkehrsengpässe für die wirtschaftliche Entwicklung abgebaut und eine verbesserte verkehrliche Erreichbarkeit realisiert werden. Die zu fördernden Projekte werden zwischen Bund und Ländern abgestimmt.

Mit dem Operationellen Programm (OP) Verkehrsinfrastruktur EFRE Deutschland Ziel 1 (2000 bis 2006) wurden erstmals EU-Strukturfonds-Mittel in Deutschland für den Ausbau der Bundesverkehrswege verwendet. Zu den Ergebnissen der über diese sProgramm bis zum 31. Dezember 2008 erfolgten EFRE-Förderung wird auf den Verkehrsinvestitionsbericht 2009 verwiesen.

Mit der im Dezember 2007 erteilten Genehmigung des rund 2,3 Mrd. Euro umfassende OP Verkehr EFRE Bund 2007 bis 2013 werden von der EU-Kommission aus dem EFRE 1,52 Mrd. Euro zur Verfügung gestellt, die bis zum 31. Dezember 2015 in Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen investiert werden können.

Das Programmgebiet umfasst die in Deutschland liegenden EU-Konvergenzregionen. Das sind die Länder bzw. Freistaaten Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen sowie Niedersachsen (nur Region Lüneburg), wobei die Regionen Brandenburg-Südwest, Lüneburg, Leipzig und Halle als Phasing Out-Regionen von der EU nur eine Übergangsunterstützung erhalten.

Die Ziele des Programms

- Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes und weiterer überregional bedeutsamer Verkehrsverbindungen,
- Verbesserung der Anbindung an bedeutende Wirtschaftsstandorte,
- Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundlichere Verkehrsträger und Effizienzverbesserungen

sollen insbesondere der Verbesserung der überregionalen Verkehrsinfrastruktur als Voraussetzung einer nachhaltigen Regionalentwicklung im Programmgebiet dienen.

B. Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes

B.1 Neuordnung des Eisenbahnwesens (Bahnreform 1. Januar 1994)

Mit dem Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes vom 20. Dezember 1993 und dem Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens (Eisenbahnneuordnungsgesetz, ENeuOG) vom 27. Dezember 1993 wurde das Verhältnis des Bundes zu seinen Eisenbahnen auf eine neue Grundlage gestellt; die staatlichen Aufgaben wurden von den unternehmerischen getrennt.

Das Eigentum an den Schienenwegen und an den für den Bahnbetrieb notwendigen Anlagen wurde aufgrund der am 1. Januar 1994 in Kraft getretenen Bahnstrukturreform auf die DB AG und im Rahmen der zweiten Stufe der Bahnreform am 1. Januar 1999 auf die DB Netz AG und die DB Station & Service AG (Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, EIU) übertragen. Mit Wirkung vom 1. Juli 2001 ist die DB Energie GmbH als ein weiteres EIU hinzugetreten. Damit obliegen diesen EIU alle sich aus der Eigentümerfunktion ergebenden Rechte und Pflichten; im Mittelpunkt stehen dabei die Verantwortung als Bauherren für die Planung, Vergabe, Baudurchführung, Finanzierung und Abrechnung der Investitionen sowie die betriebsbereite Vorhaltung und die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur.

B.2 Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur

B.2.1 Allgemeines

Um dem Wohl der Allgemeinheit und den Verkehrsbedürfnissen gemäß Artikel 87e Absatz 4 GG Rechnung zu tragen, finanziert der Bund entsprechend § 8 BSWAG Neubau-, Ausbau- und Ersatzinvestitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, während die Kosten der Unterhaltung und Instandsetzung der Schienenwege von den Eisenbahnen des Bundes getragen werden.

Über die Finanzierung der vorgesehenen Investitionen (Neubau, Ausbau, Ersatzinvestitionen) werden nach § 9 BSWAG Vereinbarungen zwischen dem Bund und den EIU geschlossen, in denen insbesondere der Umfang der vom Bund finanzierten Baumaßnahmen sowie deren Abfinanzierung festgelegt werden. Die Finanzierung der Bedarfsplanmaßnahmen (Neu- und Ausbau) sowie Ersatzinvestitionen in das bestehende Netz erfolgt derzeit überwiegend mit Baukostenzuschüssen (BKZ). Darüber hinaus leisten die EIU einen Beitrag zur Finanzierung der nicht zuwendungsfähigen Kosten. Hinzu treten finanzielle Mittel, die auf der Grundlage anderer Rechtsvorschriften (z. B. EKrG) gewährt werden und Zuschüsse Dritter.

B.2.2 Neu- und Ausbaustrecken

Der Realisierungsstand der Bedarfsplan-Projekte stellt sich wie folgt dar:

- Bis zum Abschluss des Geschäftsjahres 2009 beliefen sich die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem geltenden Bedarfsplan kumulativ auf 38 877 Mio. Euro.
- Die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem geltenden Bedarfsplan im Geschäftsjahr 2009 beliefen sich auf 1 592 Mio. Euro.

Schwerpunkte der Investitionstätigkeit im Jahr 2009 waren die NBS/ABS Karlsruhe–Basel, Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig, Augsburg–München, Berlin–Frankfurt (Oder) und Hamburg–Lübeck.

Für die Neu- und Ausbaumaßnahmen sind sowohl Lärmschutzmaßnahmen für die Lärmvorsorge als auch Land-

schaftspflegerische Begleitmaßnahmen – im Rahmen der gesetzlichen Regelungen – Bestandteil der Investitionen. Bei Neubaumaßnahmen liegen die Investitionen für Maßnahmen des Lärmschutzes und der Landschaftspflege in der Regel zwischen 0,5 und 1 Mio. Euro/km; punktuell können diese Werte auch weitaus höher liegen.

B.2.3 Bestandsnetz

Auf der Grundlage des § 11 BSWAG (Ersatzinvestitionen) stellt der Bund bedarfsgerecht Mittel bereit, um die Leistungsfähigkeit im bestehenden Schienennetz zu erhalten (kein Substanzverzehr) und zu verbessern sowie die Wirtschaftlichkeit zu steigern. Die Investitionen in das bestehende Schienennetz umfassen sowohl den reinen Ersatz von Anlagen als auch Modernisierungs- und angemessene Erweiterungsmaßnahmen. Erhaltung und Modernisierung des Bestandsnetzes stellen den wichtigsten Investitionsschwerpunkt dar. Der Bund stellt hierfür Mittel in Höhe von 2,5 Mrd. Euro pro Jahr zur Verfügung.

Zur Finanzierung von Ersatzinvestitionen in das bestehende Netz haben der Bund und die EIU des Bundes mit Wirkung zum 1. Januar 2009 eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) abgeschlossen. In dieser wird die bisherige „Input“-Kontrolle (Antrags- und Verwendungsprüfung für die von den EIU auf der Grundlage von Finanzierungsvereinbarungen beantragten Maßnahmen) durch eine „Output“-Kontrolle (Einhaltung einer vereinbarten Netzqualität im Bestandsnetz) ersetzt.

Die EIU haben sich in der LuFV als Gegenleistung für den jährlichen Infrastrukturbeitrag des Bundes in Höhe von 2,5 Mrd. Euro sanktionsbewehrt zur Einhaltung der vereinbarten Netzqualität sowie zur Leistung eines bestimmten Ersatzinvestitionsvolumens, eines Eigenbetrages für Bestandsnetzinvestitionen und eines bestimmten Instandhaltungsbeitrages verpflichtet. Im von den EIU jährlich vorzulegenden Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB) haben diese nachzuweisen, dass die Jahreszielstellungen für die sanktionsbewehrten Qualitätskennzahlen und die Verpflichtungen zum Nachweis des Mindestersatzinvestitionsvolumens und zum Mindestinstandhaltungsvolumen sowie zur Eigenfinanzierung von Bestandsnetzinvestitionen vollständig erfüllt wurden.

Im Gegenzug erhalten die EIU Planungs- und Investitionssicherheit über einen längerfristigen Zeitraum durch die fünfjährige Laufzeit der LuFV und können selbst über ihre Investitionstätigkeiten und -schwerpunkte im Bestandsnetz entscheiden. Die Steuerungsmöglichkeiten des Bundes sind begrenzt auf die Einhaltung der vereinbarten Ziele für das Gesamtnetz.

Auf der Website des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) (www.eba.bund.de > Fachthemen > LuFV) sind Informationen zur LuFV und zum IZB sowie eine erste Visualisierungsversion zu den Qualitätskennzahlen „Theoretischer Fahrzeitverlust“ und „Zustandskategorien Brücken und Tunnel“ abrufbar.

B.2.4 Nahverkehr

Für Investitionen in reine Nahverkehrsmaßnahmen stellte der Bund in den Jahren 1995–2008 auf der Grundlage des § 8 Absatz 2 BSWAG einen Betrag von 2,8 Mrd. Euro zur Verbesserung des Nahverkehrs zur Verfügung. Für die Jahre 2009–2013 steht ein Betrag von 973 Mio. Euro bereit.

Die mit den reinen Nahverkehrsmitteln finanzierten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) dienen der Verbesserung und dem Ausbau innerhalb des Bestandsnetzes. Dies spiegelt sich auch in den Regelungen für Maßnahmen nach § 8 Absatz 2 BSWAG wider, auf deren Basis die Mittel für den SPNV im Rahmen der Bundesfinanzierung der Bestandsnetzinvestitionen zur Verfügung gestellt werden. Zudem kommen insbesondere die Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz, aber auch Investitionen in Neu- und Ausbaumaßnahmen des Bedarfsplans in erheblichem Umfang dem Nahverkehr zugute. Damit wird die in § 8 Absatz 2 BSWAG festgelegte Quote von 20 Prozent nach Berechnung des EBA übererfüllt.

Die im Januar 2009 abgeschlossene LuFV wird ab dem Jahr 2009 namentlich die für den SPNV maßgebliche Anlage 8.7 zur LuFV, die Regelungen aus der bisherigen Sammelfinanzierungsvereinbarung (SV) Nr. 5 weitestgehend fortführen und wird insofern die Kontinuität im Investitionsgeschehen auch im Bereich des SPNV garantieren. So werden weiterhin die gleichen Mittel ausschließlich für Nahverkehrsmaßnahmen den Ländern zur Verfügung stehen, damit sie mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des Bundes abstimmen können, welche Maßnahmen realisiert werden sollen. Die EIU sind gehalten, diese Maßnahmen zügig zu realisieren und in den „Ländergesprächen“ hierüber zu unterrichten.

Die bisheriger Regelung gilt bis Ende 2008 für die Ausreichung von zinslosen Darlehen. Die ab 2009 in der LuFV ermöglichte ausschließliche Ausreichung von nicht rückzahlbaren Baukostenzuschüssen wird eine erhebliche Verbesserung darstellen. Sie wird bei den EIU nochmals den Anreiz zur Realisierung der Maßnahmen mit der Möglichkeit, einen attraktiveren Betrieb zu gewährleisten, erhöhen.

B.2.5 Investive Altlast

Der Bund leistete bis zum Jahr 2002 gemäß § 22 DBGrG und von 2003 bis 2009 auf Grundlage der „Gemeinsamen Erklärung der Bundesrepublik Deutschland, der Länder/Freistaaten Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen sowie der DB Netz AG und der DB Station&Service AG zum weiteren Abbau der investiven Altlast im Bereich des ehemaligen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn ab dem Jahr 2003“ vom 20. März 2002 einen Beitrag zum Abbau u. a. der wirtschaftlichen (investiven) Altlast im Bereich des ehemaligen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn.

Zur Angleichung des Schienennetzes des Bundes im Bereich des ehemaligen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn an den Ausbaustand, die technische Ausstattung und

das Produktivitätsniveau des ehemaligen Sondervermögens Deutsche Bundesbahn wurden Bundesmittel in Höhe von rund 16,8 Mrd. Euro investiert. Die Beseitigung der investiven Altlast konnte zum 31. Dezember 2009 erfolgreich abgeschlossen werden.

B.2.6 Sofortprogramm Seehafen-Hinterlandverkehr

Für Investitionen im Rahmen des Sofortprogramms Seehafen-Hinterlandverkehr stellt der Bund gemäß der am 18. Juli 2008 abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarung in den Jahren 2008 bis 2011 zusätzliche Bundesmittel zur Verfügung. Das Gesamtvolumen der insgesamt 24 Maßnahmen beträgt 305 Mio. Euro, von denen der Bund für die Jahre 2008 bis 2011 einen Betrag in Höhe von 255 Mio. Euro bereitstellt. Die EIU bringen den verbleibenden Betrag in Höhe von 50 Mio. Euro in das Sofortprogramm ein und weisen dies jährlich und insgesamt zum Abschluss des Programms nach.

B.2.7 Benutzung der Eisenbahnen durch Menschen mit Nutzungsschwierigkeiten

Gemäß § 2 Absatz 3 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) ist die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch behinderte Menschen und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten ohne besondere Erschwernis zu ermöglichen. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. Dies soll sicherstellen, dass für den genannten Personenkreis Erschwernisse unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit und der örtlichen Verhältnisse abgebaut werden.

Die DB AG hat nach Anhörung der Behindertenverbände ein solches Programm erarbeitet. Einzelheiten sind im Internet unter www.bahn.de/p/view/service/barrierefrei/barrierefrei_uebersicht.shtml über den Link „Startseite der DB AG > Service > Vor der Reise > Barrierefreies Reisen für alle“ verfügbar.

Darüber hinaus werden beim Ausbau der Bundesschienenwege folgende Kriterien angewandt:

– Bei Neubauten und wesentlichen Änderungen von Anlagen sind bauliche Maßnahmen für Personen mit Nutzungsschwierigkeiten zu realisieren.

– Bei besonderem Bedarf (z. B. Anbindung eines Altersheimes, Behindertenwohnheimes) muss – auch unabhängig von der Zahl der Reisenden – darauf geachtet werden, dass eine barrierefreie Umgestaltung im Einzelfall möglich ist.

B.2.8 Vorhaben im internationalen Zusammenhang

Vorhaben im internationalen Zusammenhang werden im Bedarfsplan Schiene in jeder Kategorie realisiert und geplant. Soweit sie als Internationale Projekte aufgeführt werden, erfordern sie eine Vereinbarung mit den betroffenen Nachbarländern sowie einen Nachweis der Wirtschaftlichkeit, damit sie der Kategorie Vordringlicher Bedarf zugeordnet werden können. So kamen die Verkehrsminister Deutschlands und Frankreichs überein, die deutschen und französischen Hochgeschwindigkeitsnetze über Saarbrücken und Straßburg miteinander zu verbinden. Die deutsch-niederländische Vereinbarung über die Verbesserung des bilateralen Schienenverkehrs vom 31. August 1992 hat die so genannte Betuwe-Linie Rotterdam–Zevenaar und ihre Fortsetzung auf deutscher Seite sowie die Errichtung einer Hochgeschwindigkeitsverbindung Amsterdam–Utrecht–Arnheim–Emmerich–Oberhausen–Köln–Frankfurt am Main zum Gegenstand.

Mit der Tschechischen Republik wurden zwei Vereinbarungen unterzeichnet mit dem Ziel, die Voraussetzungen für einen modernen durchgehenden Eisenbahnverkehr zwischen Nürnberg–Prag und (Berlin–) Dresden–Prag–Wien (Trilaterale Vereinbarung, an der auch Österreich beteiligt ist) zu schaffen und insbesondere die Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahngesellschaften für den Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik zu unterstützen.

Mit der Schweiz wurde am 6. September 1996 vereinbart, die Voraussetzungen für einen leistungsfähigen Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz auf den Hauptzulaufstrecken zur Neuen Eisenbahn-Alpen-Transversale (NEAT) zu schaffen.

Ebenso ist am 22. November 1999 mit Österreich eine Vereinbarung zu den Strecken im Donaukorridor Passau/Salzburg unterzeichnet worden.

Mit Polen wurde am 30. April 2003 ein Abkommen über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindungen Berlin–Warschau und Dresden–Breslau geschlossen.

Auch bei Internationalen Projekten ist für die Realisierung eine positive volkswirtschaftliche Bewertung erforderlich. Dieser Nachweis wird unter Berücksichtigung der Ausbaumaßnahmen im jeweiligen Nachbarland geführt. Im Jahr 2006 konnte die Wirtschaftlichkeit für das Vorhaben ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau–Grenze DE/AT nachgewiesen werden.

Der Staatsvertrag zur Festen Fehmarnbeltquerung wurde am 3. September 2008 zwischen Deutschland und Dänemark unterzeichnet. Das dänische Parlament (Folketing) hat am 26. März 2009 das Planungsgesetz zum Staatsvertrag verabschiedet und damit den Staatsvertrag angenommen. Der Deutsche Bundestag hat das Gesetz zum Staatsvertrag am 18. Juni 2009 angenommen, der Bundesrat hat am 10. Juli 2009 zugestimmt. Das Gesetz ist am 23. Juli 2009 im Bundesgesetzblatt verkündet worden. Weitere Einzelheiten sind unter www.bmvbs.de/Verkehr/Internationale-Verkehrspolitik-,1425/Feste-Fehmarnbeltquerung.htm im Internetauftritt des BMVBS verfügbar.

Bei den einzelnen Internationalen Projekten wurde damit der folgende Stand erreicht:

Tabelle 4

Stand Internationale Projekte – Schiene

lfd. Nr.	Vorhaben	Internationale Vereinbarung	Volkswirtschaftliche Bewertung
1	ABS Hamburg–Öresundregion	03.09.2008	vorhanden
2	ABS Berlin–Angermünde–BGr DE/PL (–Stettin [Szczecin])	in Vorbereitung	vorhanden
3	ABS Berlin–Pasewalk–Stralsund (–Skandinavien) (2. Baustufe)[1]	offen	offen
4	ABS Berlin–Rostock (–Skandinavien) (2. Baustufe)[2]	offen	offen
5	ABS München–Rosenheim–Kiefersfelden–Grenze DE/AT	offen	offen
6	ABS Nürnberg–Passau–BGr DE/AT	vorhanden	offen
7	ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau–Grenze D/A (2. Baustufe)	vorhanden	vorhanden
8	ABS/NBS (Roermond–) BGr DE/NL–Mönchengladbach–Rheydt („Eiserner Rhein“)	offen	vorhanden
9	ABS BGr DE/NL–Emmerich–Oberhausen (2. Baustufe)	vorhanden	vorhanden
10	ABS München–Mühldorf–Freilassing–BGr DE/AT einschließlich Abzweig Tüßling-Burghausen (3. Baustufe)	vorhanden	vorhanden[3]
11	ABS (Berlin–) Ducherow–Swinemünde (Swinoujscie)–Ahlbeck Grenze (Usedom)	offen	offen

[1] Anlage 1 zu § 1 BSWAG, Fußnote 8: „1. Baustufe erfolgt im Rahmen von Bestandsnetzinvestitionen“.
[2] Anlage 1 zu § 1 BSWAG, Fußnote 8: „1. Baustufe erfolgt im Rahmen von Bestandsnetzinvestitionen“.
[3] Das Vorhaben lfd. Nr. 10 wurde im Rahmen der der Bedarfsplanüberprüfung vom 11. November 2010 bewertet; für die optimierte Planung ist die Volkswirtschaftliche Bewertung gegeben.

B.2.9 Förderung des Verkehrsträgers Schiene durch die Europäische Union

Gemeinschaftszuschüsse für Transeuropäische Netze (TEN-Mittel)

Circa 80 bis 85 Prozent der im Zeitraum 2007 bis 2013 zur Verfügung stehenden Mittel für Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Rahmen der TEN in Höhe von rund 8 Mrd. Euro entfallen auf das Mehrjahresprogramm.

Für Deutschland sind im MAP für die Periode 2007 bis 2013 für Schienenwege rund 540 Mio. Euro vorgesehen. Die Umsetzung in finanzielle Einzelentscheidungen für folgende Projekte erfolgte im Laufe des Jahres 2008:

Tabelle 5

TEN-Fördermittel für Schienenprojekte des Mehrjahresprogramms

Strecke	Fördersumme (Mio. €)
Erfurt–Halle/Gröbers	57,0
Aachen–BGr DE/BE	14,78
Saarbrücken–Ludwigshafen	10,0
Studien und Bau Stuttgart–Wendlingen	114,47
Studien und Bau Wendlingen–Ulm	101,45
Studien und Bau Kehl–Appenweier	26,95
Freilassing–BGr DE/AT	8,54
Studien zu Frankfurt–Mannheim	35,45
Studien und Bau Duisburg–Emmerich	63,33
Karlsruhe–Basel	94,5
Studien zur Hinterlandanbindung Fehmarnbelt	12,7

Im Rahmen der Jahresprogramme 2008 und 2009 wird

- die Elektrifizierung des Abschnittes Markt Schwaben–Burghausen und Tüßling–Freilassing mit einem Zuschuss in Höhe von 8,04 Mio. Euro,
- die Beseitigung der Bahnübergänge auf der Strecke 2270 der ABS Emmerich–Oberhausen als Studie mit einem Zuschusses in Höhe von rund 5,09 Mio. Euro und
- zwei Brücken der VDE 8.1 Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt in Höhe von 3,94 Mio. Euro

gefördert.

EFRE Mittel des OP Verkehr EFRE Bund 2007 bis 2013

Für den Schienenbereich stehen in diesem Programm 1,099 Mrd. Euro, davon aus dem EFRE 714 Mio. Euro zur Verfügung. Die 21 Projekte umfassende indikative Liste der Großprojekte des Programms beinhaltet 10 Schienenprojekte. Davon sind derzeit 9 Projekte zur Beantragung vorgesehen und ein Projekt wird als Alternativ- bzw. Reserveprojekt vorgehalten. Bis zum 31. Dezember 2009 wurden für 8 Schienenprojekte der indikative Liste die Vorbereitungen für die Erarbeitung der Großprojektanträge an die EU-Kommission ausgelöst.

Für zwei Großprojekte wurden von der EU-Kommission in 2009 bereits folgende EFRE-Mittel genehmigt:

- Neubau VDE 8.1 Ebensfeld–Erfurt; Einzelmaßnahmen Projektabschnitt Thüringen 239, 3 Mio. Euro,
- VDE 8.2 Neubaustrecke (NBS) Erfurt–Leipzig/Halle (Saale); Projektabschnitte Finnetunnel und Feste Fahrbahn im Streckenabschnitt Sachsen-Anhalt 49,8 Mio. Euro.

B.3 Gesamtbauleistung bis zum 31. Dezember 2009

Die Gesamtinvestitionen der entsprechend dem geltenden Bedarfsplan aufgelisteten Vorhaben setzen sich aus den dynamisierten Bau-, Grunderwerbs- und Planungskosten (Nominalwerte) sowie den für diesen Zweck getätigten Ausgaben zusammen. Sie beinhalten sowohl die Bundesmittel als auch die Eigenmittel der DB AG sowie die Finanzierungsbeiträge Dritter und werden soweit vorliegend auf Grundlage der jährlich durch Vorstand und Aufsichtsrat genehmigten Unternehmensplanung (im folgenden „Gelbbücher“ genannt) der EIU (DB Netz AG, DB Station & Service, DB Energie) eingestellt. Für die Gesamtzusammenstellung ist die DB Netz AG verantwortlich.

Die Gesamtinvestitionen des jeweiligen Berichtsjahres für die im Bau befindlichen Vorhaben ergeben sich aus

- Ausgaben bis 1993,
- Ausgaben 1994 bis zum Abschluss des dem Berichtsjahr vorangegangenen Jahres = gezahlte Werte,
- Ausgaben Berichtsjahr = gezahlte Werte,
- noch anfallende Ausgaben bis Vorhabensabschluss = gebuchte Werte (Nominalwerte = Planzahlen aus Gelbbüchern).

Bei laufenden Vorhaben, bei denen alle Baustufen in den Gelbbüchern enthalten sind, werden die Gesamtinvestitionen nach Angabe der DB Netz AG zugrunde gelegt.

Bei laufenden Vorhaben, bei denen noch nicht alle Baustufen in den Gelbbüchern enthalten sind, werden die aktualisierten Gesamtinvestitionen auch aus der Bedarfsplanüberprüfung 2010 hergeleitet.

Für neue Vorhaben, die nicht in der Mittelfristplanung der EIU enthalten sind, werden für die Gesamtinvestitionen die aktualisierten Investitionskosten der Bedarfsplanüberprüfung 2010 übernommen. Sofern bereits Ausgaben angefallen sind, werden diese analog den laufenden Vorhaben ausgewiesen.

Tabelle 6

Gesamtbauleistungen Schiene – laufende und fest disponierte Vorhaben

Nr.	Maßnahme	Gesamtinvestitionen[1]	Ausgaben bis 31.12.1993	Ausgaben 1994–2008[2]	Ausgaben 2009[2]	Summe Ausgaben[2]	Investitionen nach 2009	Status[3]
				Mio. €				
1	Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. €	14.768	2.487,32	12.147,07	**54,15**	14.688,54	79,46	T/I
2	ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund[4, 9]	861	47,60	529,36	**1,15**	578,11	282,89	T

noch Tabelle 6

Nr.	Maßnahme	Gesamtinvestitionen[1]	Ausgaben bis 31.12.1993	Ausgaben 1994–2008[2]	Ausgaben 2009[2]	Summe Ausgaben[2]	Investitionen nach 2009	Status[3]
				Mio. €				
3	ABS Hamburg–Büchen–Berlin	2.677	491,31	2.176,49	**4,65**	2.672,45	4,55	I
4	ABS Stelle–Lüneburg	277	0,00	4,43	**5,54**	9,97	267,03	B
5	ABS Berlin–Dresden[4, 5]	802	4,47	145,65	**2,79**	152,91	649,09	T
6	ABS Hannover–Lehrte	343	0,00	332,98	**4,90**	337,88	5,12	I
7	ABS Löhne–Braunschweig–Wolfsburg (1. Baustufe)	137	0,00	0,01	**5,34**	5,35	131,65	B
8	ABS Dortmund–Paderborn–Kassel	677	138,51	327,89	**0,22**	466,62	210,38	T
9	ABS/NBS Nürnberg–Erfurt	5.224	114,66	844,23	**266,14**	1.225,03	3.998,97	B
10	ABS/NBS Erfurt–Leipzig/ Halle	2.738	65,35	905,46	**346,27**	1.317,08	1.420,92	T
11	ABS Leipzig–Dresden[4]	1.451	24,98	791,83	**46,66**	863,47	587,53	T
12	ABS Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar–Jena–Chemnitz	402	0,00	276,10	**11,01**	287,11	114,89	T
13	ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden	1.706	10,23	989,77	**25,64**	1.025,64	680,36	T
14	ABS Berlin–Frankfurt (Oder)–BGr DE/PL (–Warschau)	606	0,00	313,61	**31,95**	345,56	260,44	T
15	ABS Köln–Aachen, inkl. S 13	952	20,17	802,02	**7,75**	829,94	122,06	T
16	ABS/NBS Hanau–Nantenbach	288	0,00	12,09	**3,32**	15,41	272,59	P
17	ABS Ludwigshafen–Saarbrücken (POS-Nord)	570	6,64	311,02	**19,82**	337,48	232,52	T
17	ABS Kehl–Appenweier (POS-Süd)	142	0,00	15,64	**24,66**	40,30	101,70	T
18	ABS Mainz–Mannheim	230	8,30	174,57	**4,22**	187,09	42,91	T
19	ABS Fulda–Frankfurt am Main	343	191,80	33,46	**8,85**	234,11	108,89	T
20	ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg[7]	3.922	83,86	310,06	**46,53**	440,45	3.481,55	T
21	ABS Augsburg–München[5]	610	1,95	495,91	**65,80**	563,66	46,34	T

noch Tabelle 6

Nr.	Maßnahme	Gesamtinvestitionen[1]	Ausgaben bis 31.12.1993	Ausgaben 1994–2008[2]	Ausgaben 2009[2]	Summe Ausgaben[2]	Investitionen nach 2009	Status[3]
				Mio. €				
22	ABS München–Mühldorf–Freilassing[4, 5, 9]	1.386	12,20	30,01	**19,93**	62,14	1.323,86	T
23	ABS/NBS Nürnberg–Ingolstadt–München[6]	3.586	0,00	3.299,86	**28,92**	3.328,78	257,22	T
24	ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau (1. Baustufe)[8]	140	0,00	0,07	**0,78**	0,85	139,15	P
25	ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel[4, 5]	5.760	468,29	1.320,37	**99,71**	1.888,37	3.871,63	T
26	Kombinierter Verkehr/ Rangierbahnhöfe (1. Baustufe)							
	a) Kombinierter Verkehr	610	325,24	277,87	**2,17**	605,28	4,72	I
	b) Rangierbahnhöfe	196	0,00	172,65	**13,40**	186,05	9,95	T
27	Ausbau von Knoten							
	a) Ausbau von Knoten, (1. Stufe): Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg	1.823	5,57	656,61	**45,67**	707,85	1.115,15	T
	b) Knoten Berlin inkl. Flughafenanbindung	6.474	213,28	4.482,61	**266,06**	4.961,95	1.512,05	T
	Teilsumme 1	59.701	4.721,73	32.179,70	**1.464,00**	38.365,43	21.335,57	

1 Angaben DB Netz AG; Stand April 2010.
2 Die für die Jahre 2008 und 2009 ausgewiesenen Ausgaben unterliegen noch haushaltsrechtlichen Prüfungen und sind daher vorläufig.
3 P (Planung) = Stand des Projektes vor Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung;
B (Bau) = Finanzierungsvereinbarung liegt vor; mit dem Bau ist begonnen worden;
T (Teilinbetriebnahmen) = Bauarbeiten sind noch im Gange, Teilabschnitte sind bereits in Betrieb;
I (Inbetriebnahme) = Gesamtinbetriebnahme ist erfolgt.
4 Realisierung des Vorhabens erfolgt in Teilbaustufen.
5 Gesamtinvestitionen einschließlich weiterer Baustufen.
6 Höchstbetrag Bundesmittelanteil 1 978 Mio. Euro.
7 *Die hierin enthaltenen Finanzierungsvereinbarungen „Stuttgart 21“ und „NBS Wendlingen–Ulm“ wurden am 2. April 2009 schlussgezeichnet. Bei Stuttgart 21 wird der hierin enthaltene Festbetrag des Bundes in Höhe von 563,8 Mio. Euro für die Einbindung der NBS in den Knoten Stuttgart dargestellt. Die Gesamtinvestitionen der Finanzierungsvereinbarung „NBS Wendlingen–Ulm“ betragen lt. Finanzierungsvereinbarung 2 025 Mio. Euro; unter Berücksichtigung allgemeiner Preissteigerung seit 2004 und Mehrkosten für Tunnelbau und andere Gewerke sind nunmehr – vorbehaltlich einer Kostenfortschreibung durch die DB Netz AG – 2 890 Mio. Euro zu veranschlagen. Hierin ist ein Baukostenzuschuss des Landes Baden-Württemberg in Höhe von 950 Mio. Euro enthalten. Weiterhin enthalten die Gesamtinvestitionen des Vorhabens 19 Mio. Euro für den Ausbau der Donaubrücke sowie 198 Mio. Euro für den Ausbau „Neu-Ulm 21“ und 251 Mio. Euro für den Ausbau der ABS Ulm-Augsburg.*
8 Gesamtinvestition: Höhe der Gesamtinvestition gemäß Pressemitteilung DB AG Nr. 544/2009 vom 30. November 2009 (aktueller als die Unternehmensplanung der DB AG).
9 *Nach Ergebnis Bedarfsplanüberprüfung vom 11. November 2010 wurden die Gesamtinvestitionen seitens BMVBS dem optimierten Maßnahmenumfang angepasst. Diese Darstellung der Höhe der Gesamtinvestitionen erfolgt vorbehaltlich einer Kostenfortschreibung durch die DB Netz AG.*

Tabelle 7

Gesamtbauleistungen Schiene – Neue Vorhaben

Nr.	Maßnahme	Gesamtinvestitionen[1]	Ausgaben bis 31.12.1993	Ausgaben 1994–2008[2]	Ausgaben 2009[2]	Summe Ausgaben[2]	Investitionen nach 2009	Status[3]
Mio. €								
1	ABS Hamburg–Lübeck	406	0,00	151,08	**43,48**	194,56	211,44	T
2	ABS Neumünster–Bad Oldesloe[6]	304	0,00	0,00	**0,00**	0,00	304,00	P
3	ABS Oldenburg–Wilhelmshaven[7]	500	0,34	6,70	**4,05**	11,09	488,91	T/P
3	ABS Langwedel–Uelzen[6; 7]	227	0,00	0,00	**0,00**	0,00	227,00	P
4	ABS/NBS Hamburg/Bremen–Hannover[7]	1.496	0,00	3,45	**0,00**	3,45	1.492,55	P
5	ABS Rotenburg–Minden[7)]	357	0,00	0,03	**0,00**	0,03	356,97	P
6	ABS Uelzen–Stendal[7]	272	0,00	0,00	**0,00**	0,00	272,00	P
7	ABS Minden–Haste/ABS /NBS Haste–Seelze[6; 7]	1.040	0,00	0,40	**0,00**	0,40	1.039,60	P
8	ABS Hannover–Berlin (Stammstrecke Oebisfelde–Staaken)[7]	293	0,00	0,00	**0,00**	0,00	293,00	P
9	ABS (Amsterdam–) BGr DE/NL–Emmerich–Oberhausen (1. Baustufe)[4; 7]	1.342	0,52	78,19	**20,83**	99,54	1.242,46	B
10	ABS Hagen–Gießen (1. Baustufe)[6; 7]	50	0,00	0,00	**0,00**	0,00	50,00	P
11	ABS Hoyerswerda–Horka–BGr DE/PL[7]	346	0,00	13,72	**3,42**	17,14	328,86	P
12	ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt[7]	3.144	0,54	1,26	**–0,90**	0,90	3.143,10	P
13	NBS Rhein/Main–Rhein/ Neckar[7]	2.183	0,00	26,40	**3,38**	29,78	2.153,22	P
14	ABS Augsburg–München (2. Baustufe)[5]	0	0,00	0,00	**0,00**	0,00	0,00	P
15	ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel (2. Baustufe)[5]	0	0,00	0,00	**0,00**	0,00	0,00	B

noch Tabelle 7

Nr.	Maßnahme	Gesamtinvestitionen[1]	Ausgaben bis 31.12.1993	Ausgaben 1994–2008[2]	Ausgaben 2009[2]	Summe Ausgaben[2]	Investitionen nach 2009	Status[3]
				Mio. €				
16	ABS Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach/ BGr DE/CZ (–Prag)	467	0,00	0,00	**3,26**	3,26	463,74	P
17	ABS Luxemburg–Trier–Koblenz–Mainz[7]	19	0,00	0,00	**0,40**	0,40	18,60	P
18	ABS Berlin–Dresden (2. Baustufe)[5]	0	0,00	0,00	**0,00**	0,00	0,00	P
19	ABS (Venlo–) BGr DE/NL–Kaldenkirchen–Viersen/ Rheydt–Rheydt-Odenkirchen[6; 7]	140	0,00	0,00	**0,00**	0,00	140,00	P
20	ABS Düsseldorf–Duisburg[7]	2.000	0,00	5,37	**3,72**	9,09	1.990,91	P
21	ABS München–Mühldorf–Freilassing (2. Baustufe)[5]	0	0,00	0,00	**0,00**	0,00	0,00	P
22	ABS Münster–Lünen (–Dortmund)[7]	377	0,00	0,00	**0,00**	0,00	377,00	P
23	ABS Neu-Ulm–Augsburg[7]	184	0,00	0,00	**2,00**	2,00	182,00	P
24	ABS Berlin–Görlitz[7]	242	0,00	0,90	**0,00**	0,90	241,10	P
25	ABS Hamburg–Elmshorn (1. Baustufe)[6]	75	0,00	12,44	**0,00**	12,44	62,56	P
26	ABS Stuttgart–Singen–BGr DE/CH	162	0,00	0,00	**0,00**	0,00	162,00	P
27	ABS München–Lindau–BGr DE/AT	210	0,00	0,01	**0,02**	0,03	209,97	P
28	Ausbau von Knoten (2. Stufe): Frankfurt/ Main-Stadion, Mannheim, München, Hamburg, Bremen	2.011	0,00	54,53	**10,71**	65,24	1.945,76	B/P

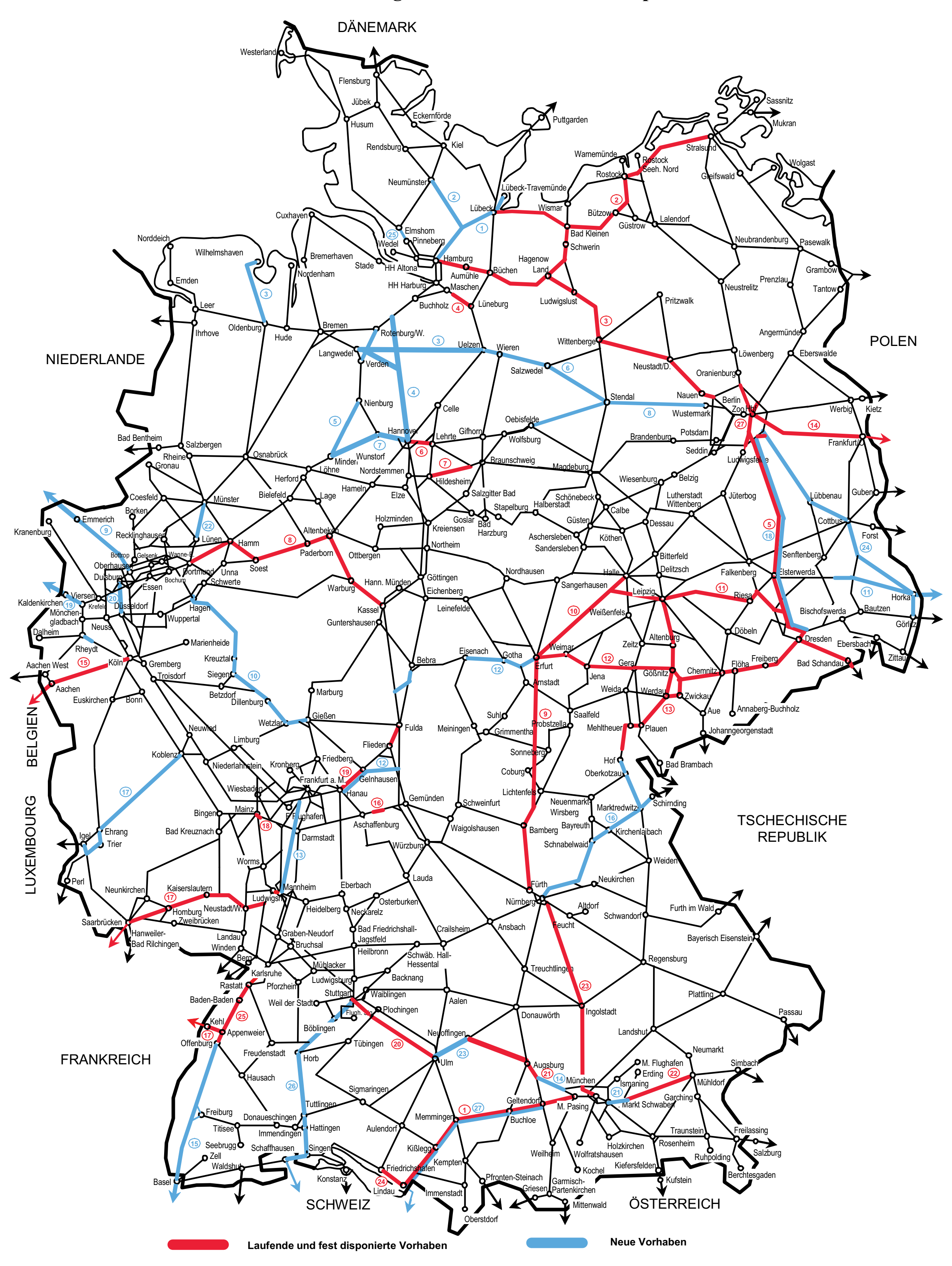
noch Tabelle 7

Nr.	Maßnahme	Gesamtinvestitionen[1]	Ausgaben bis 31.12.1993	Ausgaben 1994–2008[2]	Ausgaben 2009[2]	Summe Ausgaben[2]	Investitionen nach 2009	Status[3]
				Mio. €				
29	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (2. Stufe)	386	0,00	27,58	**33,87**	61,45	324,55	P/B/T
	a) KLV: Neubau: Lehrte, Nürnberg. Ausbau: Hamburg, Köln, Kornwestheim, München, Regensburg							
	b) Rbf'e: Halle, Oberhausen							
30	SPNV	•	•	•	•	•		P
31	Internationale Projekte nach Vorliegen der Voraussetzungen	•	•	•	•	•		P
	Teilsumme II	18.233	1,40	382,06	**128,24**	511,70	17.721,30	
	Teilsumme I	59.701	4.721,73	32.179,70	**1.464,00**	38.365,43	21.335,57	
	Gesamtsumme	**77.934**	**4.723,13**	**32.561,76**	**1.592,24**	**38.877,13**	**39.056,87**	

1 Angaben DB Netz AG; Stand April 2010.
2 Die für die Jahre 2008 und 2009 ausgewiesenen Ausgaben unterliegen noch haushaltsrechtlichen Prüfungen und sind daher vorläufig.
3 P (Planung) = Stand des Projektes vor Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung;
B (Bau) = Finanzierungsvereinbarung liegt vor; mit dem Bau ist begonnen worden;
T (Teilinbetriebnahmen) = Bauarbeiten sind noch im Gange, Teilabschnitte sind bereits in Betrieb;
I (Inbetriebnahme) = Gesamtinbetriebnahme ist erfolgt.
4 Das Land NW beteiligt sich finanziell am Ausbau.
5 Gesamtinvestitionen in jeweiligem laufenden und fest disponiertem Vorhaben enthalten.
6 *Aufgrund des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung kann für dieses Projekt ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis auch mit wesentlich reduziertem Umfang nicht erzielt werden. Das Vorhaben kann wegen der fehlenden Wirtschaftlichkeit derzeit nicht mit Bundeshaushaltsmitteln realisiert werden.*
7 Höhe Gesamtinvestitionen nach Ergebnis Bedarfsplanüberprüfung;
Kostenstand: 2009 bzw. aus Bewertung im Vorlauf zur Bedarfsplanüberprüfung.

Abbildung 2

Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans Schiene



Quelle: BMVBW, Referat A 21, 2004

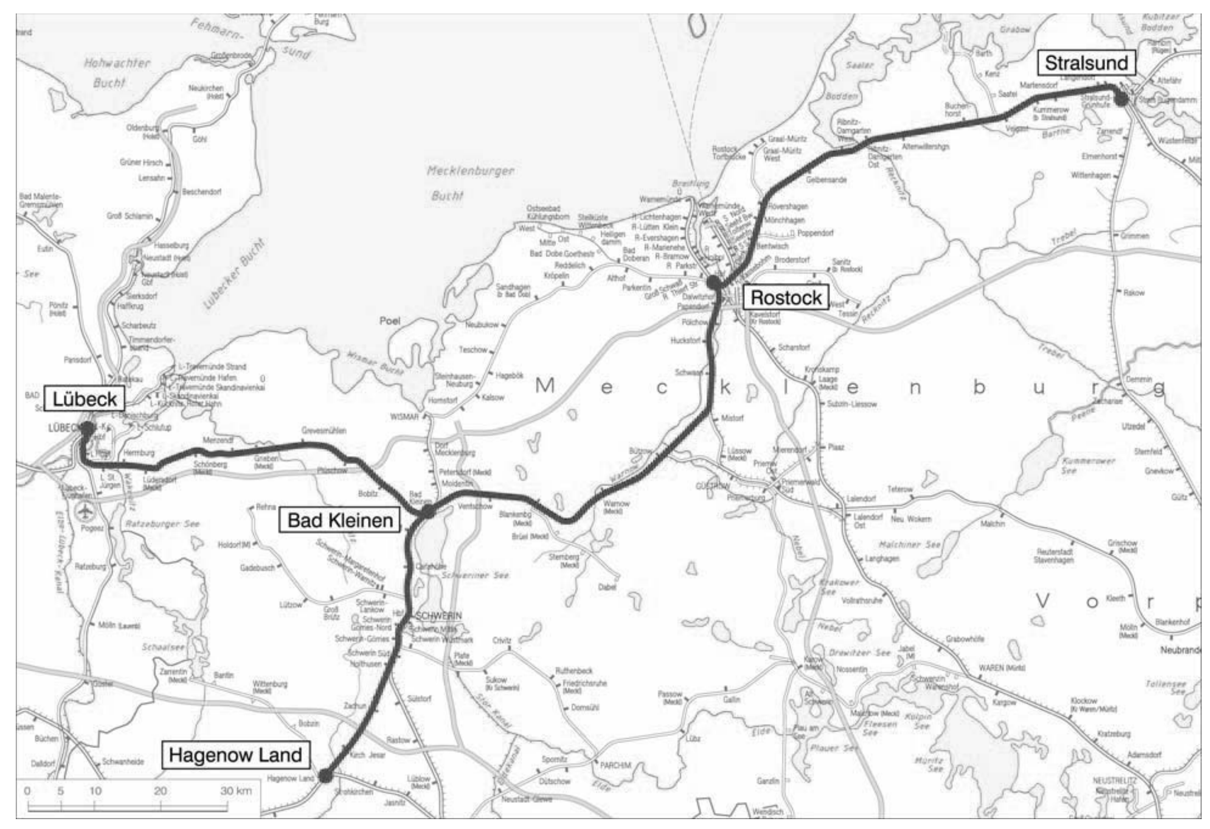
B.4 Laufende und fest disponierte Vorhaben

Tabelle 8

Vordringlicher Bedarf Schiene –Laufende und fest disponierte Vorhaben

Nr.	Maßnahmen	Anmerkung
1	Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. Euro	Hierzu gehören diejenigen Maßnahmen, die in der Übersicht nachfolgend nicht mehr im Einzelnen aufgeführt sind. Die überwiegende Zahl dieser Maßnahmen hat einen hohen Fertigstellungsstand; i. d. R. sind lediglich noch Restarbeiten abzuwickeln.
2	ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund	VDE 1
3	ABS Hamburg–Büchen–Berlin	VDE 2
4	ABS Stelle–Lüneburg	
5	ABS Berlin–Dresden (1. Baustufe)	
6	ABS Hannover–Lehrte	
7	ABS Löhne–Braunschweig–Wolfsburg (1. Baustufe)	
8	ABS Dortmund–Paderborn–Kassel	
9	ABS/NBS Nürnberg–Erfurt	VDE 8.1
10	NBS/ABS Erfurt–Leipzig/Halle	VDE 8.2
11	ABS Leipzig–Dresden	VDE 9
12	ABS Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar–Jena–Glauchau–Chemnitz (1. Baustufe)	
13	ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden	
14	ABS Berlin–Frankfurt (Oder)–BGr DE/PL	
15	ABS Köln–Aachen	
16	ABS/NBS Hanau–Nantenbach	
17	ABS Ludwigshafen–Saarbrücken, Kehl–Appenweier	
18	ABS Mainz–Mannheim	
19	ABS Fulda–Frankfurt am Main	
20	ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg	
21	ABS Augsburg–München (1. Baustufe)	
22	ABS München–Mühldorf–Freilassing (1. Baustufe)	
23	NBS/ABS Nürnberg–Ingolstadt–München	
24	ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau (1. Baustufe)	
25	ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel (1. Baustufe)	
26	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (1. Stufe)	
27	Ausbau von Knoten (1. Stufe): Berlin, Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg	

B 4.1 Projekt Nr. 2 – ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund



Verkehrliche Zielsetzung:

- Ausbau der nördlichen Ost-West-Schienen-Achse mit Anbindung der Landeshauptstadt Schwerin und der Hafenstädte Wismar, Rostock und Stralsund an das Schienennetz der alten Bundesländer,
- das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 1 hat erhebliche Bedeutung für die verkehrliche Erschließung des gesamten Küstenbereiches in Mecklenburg-Vorpommern sowie für den Großraum Schwerin. International ist das Projekt für den Verkehr mit Skandinavien und den osteuropäischen Staaten von Bedeutung.

Geplante Maßnahmen:

- Anhebung der Geschwindigkeit weitgehend auf 160 km/h, in Teilabschnitten auf 120 km/h,
- Qualitativer und kapazitiver Ausbau der vorhandenen Strecke, insbesondere durch die Verbesserung des Erdkörpers, Erneuerung des Oberbaus und Modernisierung der Sicherungstechnik,
- Zweigleisiger Ausbau Hagenow Land–Holthusen.

Aufgrund des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung kann für die Maßnahmen „Zweigleisiger Ausbau Rostock (Abzweig Riekdahl)–Ribnitz-Damgarten West und Velgast–Stralsund“ dieses Projektes ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis nicht erzielt werden; sie werden derzeit nicht weiter verfolgt.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 250 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
  (in Teilabschnitten 120 km/h),
- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 170 Min.,
  - nach Bauende: 124 Min.,
- Gesamtkosten: 861 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1	Lübeck–Bad Kleinen (a)					
	Lübeck–Schönberg (a)	abgeschlossen	28.07.1998	vor 2001	vor 2001	12.2001
	Schönberg(e)–Grieben	abgeschlossen	offen	offen	offen	offen
	Grieben (Börzow)–Grevesmühlen (a)	abgeschlossen	28.07.1998	31.07.2004	15.03.2006	12.2006
	Bf Grevesmühlen	abgeschlossen	offen	offen	offen	offen
	Grevesmühlen (a)–Bad Kleinen (a)	abgeschlossen	28.07.1998	vor 1992	1992	12.1996
2	Hagenow Land–Bad Kleinen (a)					
	Hagenow Land–Schwerin (a)	abgeschlossen	28.07.1998	vor 1992	1992	13.05.2001
	Bf Schwerin	abgeschlossen	28.07.1998	19.12.1996	29.11.2004	11.12.2005
	Schwerin (a)–Carlshöhe	abgeschlossen	28.07.1998	1995	26.06.1995	12.1996
	Carlshöhe–Bad Kleinen (a)[1]	offen	offen	offen	offen	offen
3	Bad Kleinen (e)–Rostock (a)					
	Bad Kleinen (e)–Ventschow (a)	offen	offen	offen	offen	offen
	Ventschow (e)–Blankenberg (e)	abgeschlossen	28.07.1998	02.06.2003	03.11.2003	11.12.2005
	Blankenberg (a)–Warnow (a)	abgeschlossen	14.08.2006	01.12.2006	20.10.2006	03.11.2008
	Warnow (e)–Schwaan (a)	abgeschlossen	28.07.1998	vor 1992	1992	12.1999
	Schwaan (e)–Rostock (a)	offen	offen	offen	offen	offen
4	Rostock (a)–Stralsund (a)					
	zweigleisiger Ausbau Rostock (a)–Ribnitz-Damgarten West (e)	*Aufgrund des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung kann für diese Maßnahme ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis nicht erzielt werden*				
	zweigleisiger Ausbau Velgast (a)–Stralsund (a)					
	Sanierung Ribnitz-Damgarten West (a)–Stralsund (a)	abgeschlossen	28.07.1998	vor 1998	1998	06.1999 (Diesel-betrieb), 09.1999 (elektrisch)

[1] Diese Teilmaßnahme wird im Rahmen von Bestandsnetzinvestitionen realisiert.

Teilinbetriebnahmen 2009:

– keine,

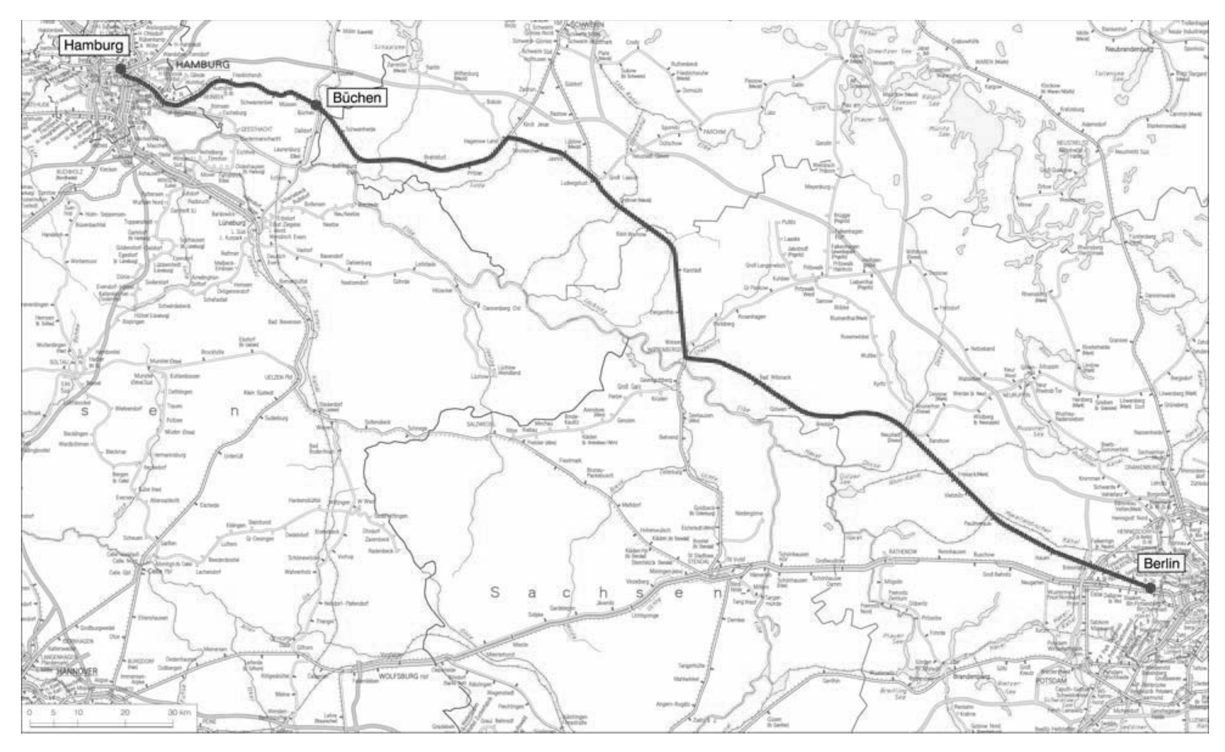
Bauaktivitäten 2009:

– Restleistungen Blankenberg (a)–Warnow (a),

– Restleistungen Grunderwerb,

– Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen.

B.4.2 Projekt Nr. 3 – ABS Hamburg–Büchen–Berlin



Verkehrliche Zielsetzung:

1. Ausbaustufe:

– Verbesserung der Anbindung Osteuropas an die Nordseehäfen und Ausbau der Verbindung von Hamburg über Ludwigslust und Nauen an den Knoten Berlin.

Durchgeführte Maßnahmen:

– Ausbau der vorhandenen Strecke auf 160 km/h,
– Verbesserung im Regional- und Nahverkehr durch den mehrgleisigen Ausbau im S-Bahn-Bereich Hamburg (Trennung der S- und Fernbahn zwischen Berliner Tor und Aumühle),
– Wiederherstellung des 2. Streckengleises Schwarzenbek–Ludwigslust,
– Elektrifizierung Nauen–Wittenberge und Ludwigslust–Hamburg Hbf,
– Bau Elektronischer Stellwerke.

2. Ausbaustufe:

Nach der Entscheidung, die Magnetbahn Transrapid nicht zwischen Hamburg und Berlin zu realisieren, waren Bund und DB AG übereingekommen, die Strecke Hamburg–Berlin in weiten Bereichen für Höchstgeschwindigkeiten zwischen 200 km/h und 230 km/h zu ertüchtigen.

Durchgeführte Maßnahmen:

– Anpassung des Ober- und Unterbaus, des Ingenieurbaus und der Oberleitung für bis zu 230 km/h,
– Beseitigung aller Bahnübergänge,
– Einbau eines Linienzugbeeinflussungssystems (LZB),
– Sicherung von Reisenden auf Bahnsteigen bei Zugdurchfahrten.

Projektkenndaten:

1. Ausbaustufe:

- Streckenlänge: 254 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
- mit überwiegend Option: 200 km/h,
- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 204 Min.,
  - nach Bauende: 127 Min.,

2. Ausbaustufe:

- Streckenlänge: 271 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 230 km/h,
- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 127 Min.,
  - nach Bauende: ca. 90 Min.,
- Gesamtkosten: 2 677 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
Darstellung entfällt	1. Ausbaustufe	abgeschlossen	entfällt	vor 1991	1991	01.09.1998
	2. Ausbaustufe	abgeschlossen	21.10.2002	vor 2002	2002	12.12.2004

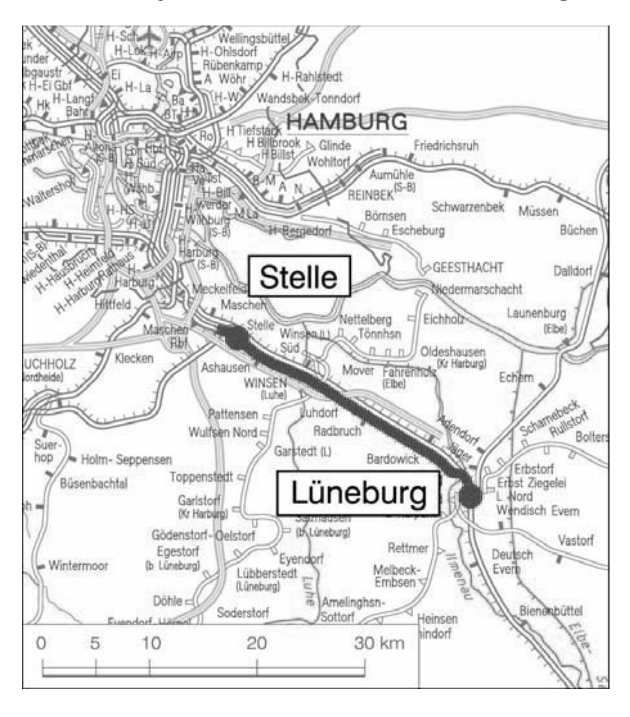
Teilinbetriebnahmen 2009:

- keine,

Bauaktivitäten 2009:

- Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen,
- Restleistungen.

B.4.3 Projekt Nr. 4 – ABS Stelle–Lüneburg



Verkehrliche Zielsetzung:

– Qualitätsverbesserung und Kapazitätssteigerung in der Relation Hamburg–Hannover durch Beseitigung des Engpasses auf dem zweigleisigen Streckenabschnitt Stelle–Lüneburg mit hoher Zugbelegung und Verspätungsanfälligkeit.

Geplante Maßnahmen:

– Neubau von 2 ESTW-A in Winsen und Bardowick, Unterzentrale in Lüneburg sowie Ausrüstung der Strecke,
– Anpassung der bestehenden Spurplanstellwerke in Stelle und Lüneburg,
– Neubau von 45 km Oberleitungskettenwerk mit Auflösung von Querfeldern,
– Neubau bzw. Erweiterung von 46 Brücken und Durchlässen,
– 3-gleisiger Ausbau zwischen Stelle und Lüneburg, 4-gleisig zwischen Stelle und Ashausen; Neubau von 35 km Gleis,
– Neubau bzw. Erneuerung von Verkehrsstationen in Radbruch, Bardowick, Winsen und Ashausen,
– Ausführung von aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge:	27,3 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit:	200 km/h,
Gesamtkosten:	277 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1	Stelle	abgeschlossen	06.04.2009	31.07.2009	08.10.2009	vsl. 2012–2015
2	Winsen			vsl. 2011	vsl. 2012	
3	Bardowick			25.09.2009	*08.2010*	
4	Lüneburg			19.09.2008	08.10.2009	

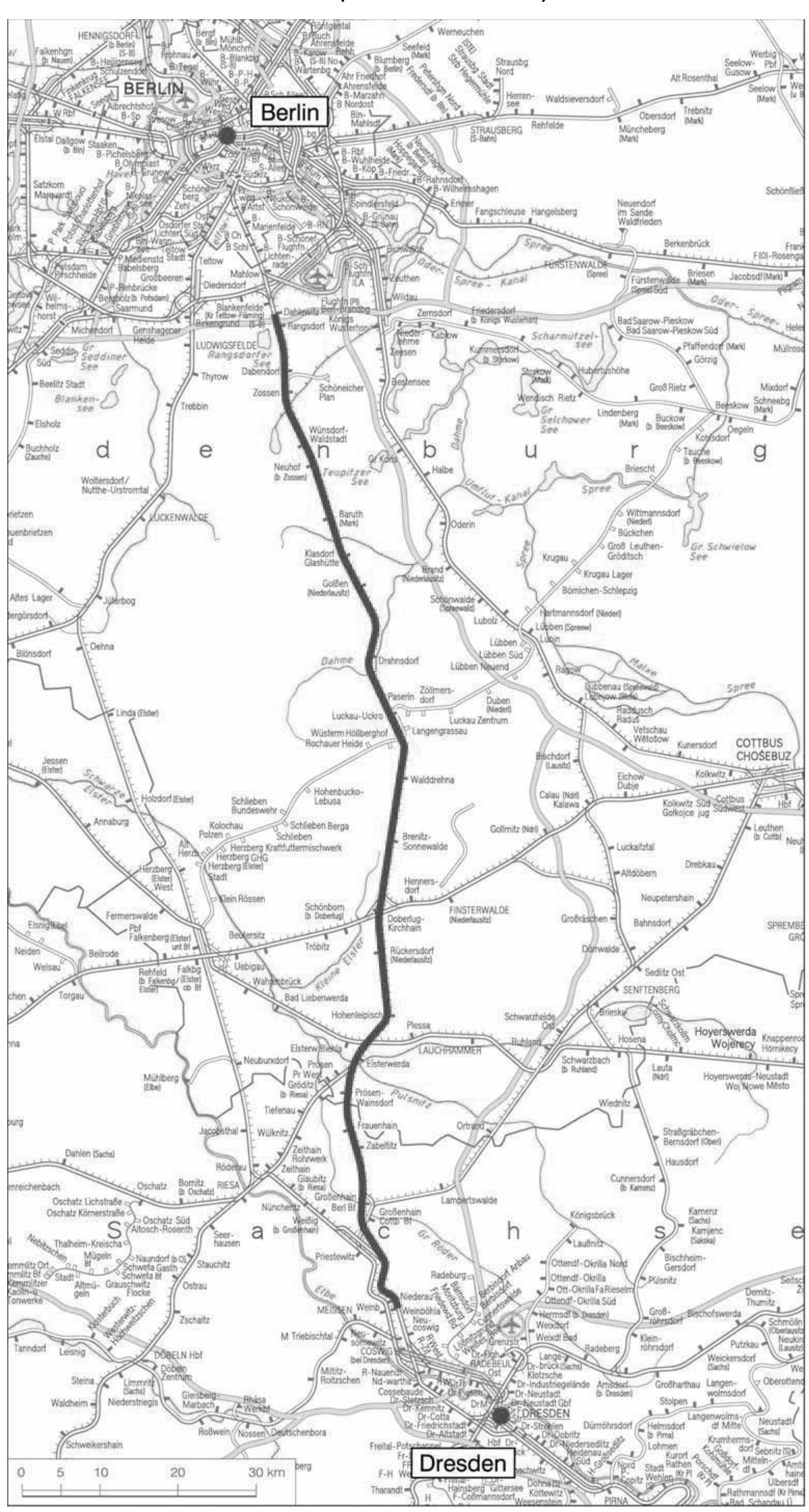
Teilinbetriebnahmen 2009:

– keine,

Bauaktivitäten 2009:

– Baufeldfreimachung inkl. Kabeleinführungsprovisorien im Planungsbereich (PA) Stelle PA 1 und Lüneburg PA IV.

B.4.4 Projekt Nr. 5 – ABS Berlin–Dresden (1. und 2. Baustufe)



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verbesserung der Angebotsqualität durch Verkürzung der Fahrzeit.

Geplante Maßnahmen:

– Ausbau Berliner Außenring–Böhla auf eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 200 km/h.

1. Baustufe:

– Streckenausbau v = 160 km/h mit Option v = 200 km/h.

2. Baustufe:

– Streckenausbau v = 200 km/h,

– Signaltechnische Ausrüstung,

– Beseitigung schienengleicher Bahnübergänge.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 125 km,

– Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h,

– Fahrzeit:

  – vor Baubeginn: 117 Min.,

  – nach Bauende: 69 Min.
    inklusive der Fahrzeitreduzierung durch Realisierung der Maßnahmen der ABS Leipzig–Dresden (VDE 9), Streckenabschnitt Böhla–Dresden Hbf, mit 5 Min. sowie zusätzlich der „Dresdner Bahn“ (Bf Berlin Hbf–Berliner Außenring) mit 10 Min.,

– Gesamtkosten: 802 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
2111	Strecke Anfang (km 20,4)–Rangsdorf (a)	offen	offen	offen	offen	offen
2112	Bf Rangsdorf	offen	11.12.2008	vsl. 2012	vsl. 2012	vsl. 2014
2113	Rangsdorf (a)–Zossen (a)	offen	offen	offen	offen	offen
2114	Bf Zossen (Nordkopf)	offen	11.12.2008	vsl. 2012	vsl. 2013	vsl. 2013
2115, 2116	Zossen (a)–Wünsdorf (a)	offen	offen	offen	offen	offen
2117	Bf Wünsdorf	offen	11.12.2008	15.12.2006	vsl. 2011	vsl. 2012
2118	Wünsdorf (a)–Baruth (a)	abgeschlossen	07.09.2001	15.12.2006	vsl. 2012[1]	vsl. 2012[1]
2122	Bf Baruth	offen	11.12.2008	15.12.2006	vsl. 2012	vsl. 2012
2123, 2124	Baruth (a)–Golßen (a)	offen	11.12.2008	vsl. 2011	vsl. 2012	vsl. 2012
2231	Bf Golßen	abgeschlossen	07.09.2001	07.09.2001	19.03.2002	08.12.2002
2232	Golßen (a)–Uckro (a)	abgeschlossen	07.09.2001	07.09.2001	19.03.2002	08.12.2002
2234	Bf Uckro	abgeschlossen	07.09.2001	25.11.2002	06.01.2003	26.10.2003

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
2241	Uckro (a)–Walddrehna (a)	abgeschlossen	07.09.2001	25.11.2002	06.01.2003	26.10.2003
2242	Bf Walddrehna	abgeschlossen	07.09.2001	30.01.2002	13.12.2001	12.05.2002
2243	Walddrehna (a)–Brenitz-Sonnewalde (a)	abgeschlossen	07.09.2001	19.08.1999	21.11.2000	09.06.2001
2244	Bf Brenitz-Sonnewalde	abgeschlossen	07.09.2001	19.08.1999	21.11.2000	09.06.2001
2245	Brenitz-Sonnewalde (a)–Doberlug-Kirchhain (a)	abgeschlossen	APV vom 21.09.2009	*30.12.2009*	*30.04.2010*	*12.2010*
2251	Bf Doberlug-Kirchhain	offen	offen	offen	offen	offen
2252	Doberlug-Kirchhain (a)–Rückersdorf-Oppelhain (a)	abgeschlossen	07.09.2001	30.12.2002	12.01.2003	08.12.2003
2253	Bf Rückersdorf-Oppelhain	abgeschlossen	07.09.2001	30.12.2001	12.01.2003	08.12.2003
2254	Rückersdorf (a)–Hohen-leipisch (a)	offen	offen	offen	offen	offen
2361	Bf Hohenleipisch	offen	11.12.2008	vsl. 2012	vsl. 2013	vsl. 2014
2362	Hohenleipisch (a)–Elsterwerda (a)	offen	11.12.2008	vsl. 2012	vsl. 2013	vsl. 2014
2364	Bf Elsterwerda	offen	offen	offen	offen	offen
2365	Elsterwerda (a)–Frauenhain (a)	offen	offen	offen	offen	offen
2371–2373	Frauenhain (e)–Großenhain (a)	abgeschlossen	07.09.2001	11.2001	18.11.2001	08.12.2002
2374	Bf Großenhain	offen	offen	offen	offen	offen
	davon 2 EÜen	keine	SV 3 2005	01.03.2004	01.09.2006	12.2008
2375	Großenhain (a)–Strecke Ende (km 29,2)	abgeschlossen	11.12.2008	30.09.2009	*30.01.2010*	vsl. 2011
2401	Uw Neuhof	abgeschlossen	07.09.2001	10.06.2005	22.11.2005	01.09.2006

[1] Termine Baubeginn und IBN beziehen sich auf die Fortsetzung 1. Baustufe.

Teilinbetriebnahmen 2009:

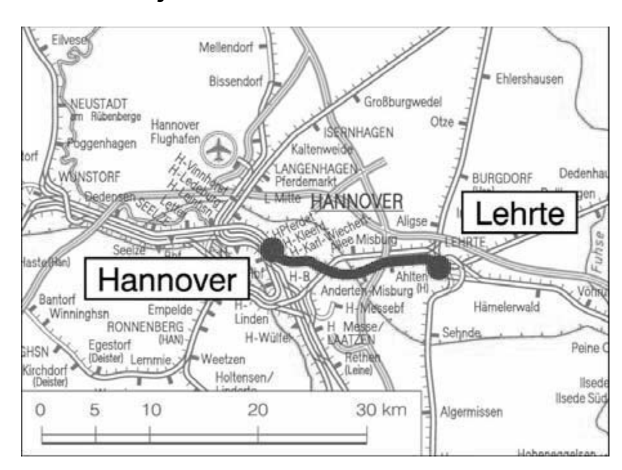
– keine,

Bauaktivitäten 2009:

– Restleistungen des zurückliegenden Ausbauprogramms,

– Streckenausbau Abschnitt Brenitz–Sonnenwalde–Doberlug-Kirchhain im Rahmen KP I.

B.4.5 Projekt Nr. 6 – ABS Hannover–Lehrte



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verbesserung des Abschnitts Hannover–Lehrte als Teil der Verbindung Hannover–Berlin.

Geplante Maßnahmen:

– Drei-/viergleisiger Ausbau Hannover–Lehrte zur Trennung Fern- und Nahverkehr,
– Ertüchtigung der Fernverkehrsgleise für 160 km/h,
– Umbau Bf Lehrte zur Entflechtung der Verkehrsströme.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 20 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
  Durchfahrung Lehrte: 120 km/h,
– Fahrzeit:
  – vor Baubeginn: 10 Min.,
  – nach Bauende: 9 Min.,
– Gesamtkosten: 343 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1	Hannover Hbf km 0–km 0,580	abgeschlossen	10.11.1997	vor 1997	1997	2000
2	Han. Pferdeturm km 0,580– Han. Kleefeld km 3,620	abgeschlossen	10.11.1997	vor 1997	1997	2000
3	Han. Kleefeld km 3,620– Abzw Tiergarten km 5,450	abgeschlossen	10.11.1997	vor 1997	1997	2000
4	Han.-Tiergarten–Anderten-Misburg	abgeschlossen	10.11.1997	vor 1997	1997	2000
5	Anderten-Misburg–Ahlten	abgeschlossen	10.11.1997	vor 1997	1997	2000
6	Durchfahrung Lehrte (Baustein West)	abgeschlossen	23.03.1999	25.08.1998	01.02.1999	06.2000
7	Durchfahrung Lehrte (Endzustand)	abgeschlossen	23.03.1999	25.08.1998	22.10.2003	12.2007

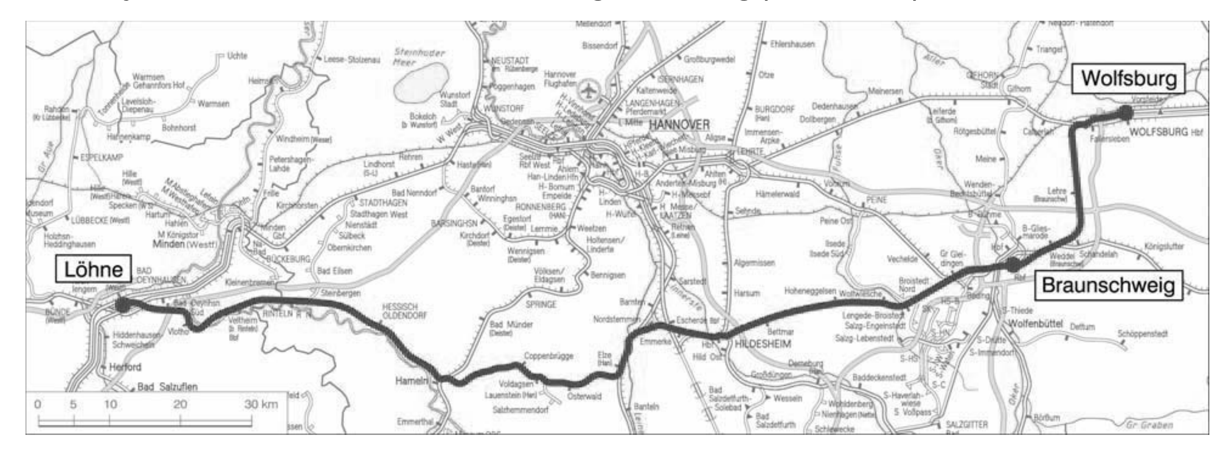
Teilinbetriebnahmen 2009:

– keine,

Bauaktivitäten 2009:

– keine; das Vorhaben ist abgeschlossen.

B.4.6 Projekt Nr. 7 – ABS Löhne–Braunschweig–Wolfsburg (1. Baustufe)



Verkehrliche Zielsetzung:

– Kapazitive Erweiterung und qualitative Verbesserung der Achse Frankfurt/Main–Berlin im Bereich Hildesheim–Braunschweig. Das Land Niedersachsen beteiligt sich am Ausbau entsprechend seinem Nahverkehrsanteil.

Geplante Maßnahmen (Abschnitt Hildesheim–Groß Gleidingen):

– Herstellung der Zweigleisigkeit,
– Elektrifizierung des zweiten Gleises,
– Überholungsgleise in Hoheneggelsen,
– Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 km/h.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: (Hildesheim–Groß Gleidingen),	34 km
– Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h,
– Fahrzeit:	
– vor Baubeginn:	23 Min.,
– nach Bauende:	21 Min.,
– Gesamtkosten:	137 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
31	km 41,190 bis km 54,150 Stadt Hildesheim u. Gemeinde Söhlde (Landkreis Hildesheim)	abgeschlossen	20.01.2009	14.11.2001	11.2009	vsl. 2012
32	km 54,150 bis km 61,970 Gemeinde Schellerten (Landkreis Hildesheim)	abgeschlossen		12.12.2001	11.2009	vsl. 2012
33	km 61,970 bis km 74,898 Gemeinden Lengede und Vechelde (Landkreis Peine)	abgeschlossen		24.02.2002	11.2009	vsl. 2012

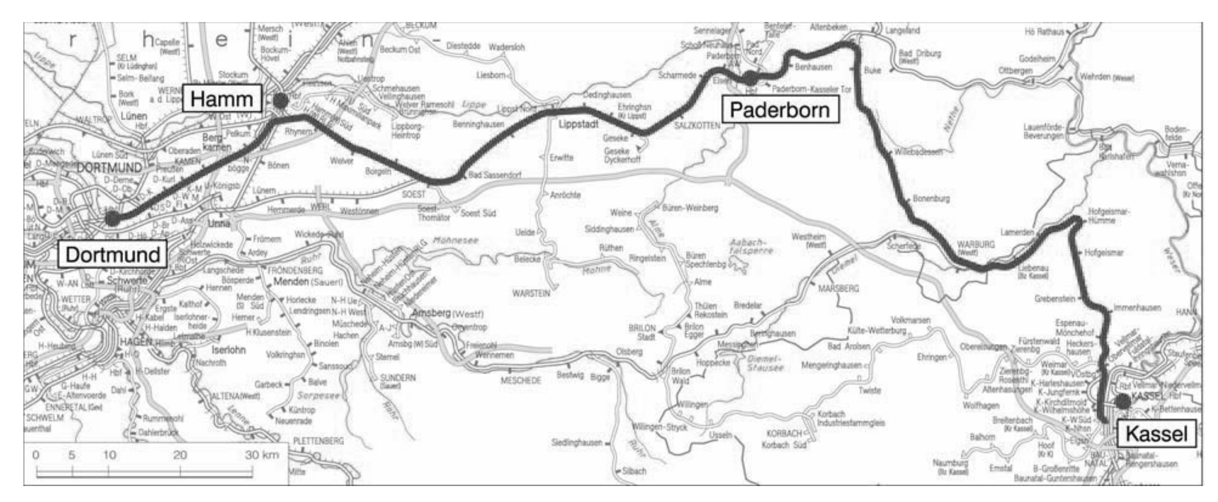
Teilinbetriebnahmen 2009:

– keine,

Bauaktivitäten 2009:

– Grunderwerb, Rückschnitt, Baufeldfreimachung.

B.4.7 Projekt Nr. 8 – ABS Dortmund–Paderborn–Kassel



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen den Ober- und Mittelzentren Dortmund, Soest, Lippstadt, Paderborn, Warburg und Kassel,

– Verkürzung der Reisezeiten im Fernverkehr und Verbesserung im Regional- und Nahverkehr durch Erhöhung der Geschwindigkeit auf 150 km/h bis 200 km/h.

Geplante Maßnahmen:

– Beseitigung aller Bahnübergänge im 200 km/h-Abschnitt Hamm–Paderborn,

– Bau von Linienverbesserungen,

– Umfahrung des hangrutschgefährdeten Abschnitts im Bereich Neuenheerse.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge:
  – vor Ausbau: 215 km,
  – nach Ausbau: 210 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 150–200 km/h,
– Fahrzeit:
  – vor Baubeginn: 140 Min.,
  – nach Bauende: 100 Min.,
– Gesamtkosten: 677 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Dortmund–Hamm	abgeschlossen	28.07.1998	offen	offen	offen
	Hamm–Soest	abgeschlossen		offen	offen	offen
	Soest–Lippstadt	abgeschlossen		1989	1989	05.1998
	Lippstadt–Paderborn	abgeschlossen		offen	offen	offen
	Paderborn–Kassel	abgeschlossen		vor 1997	08.1997	2004

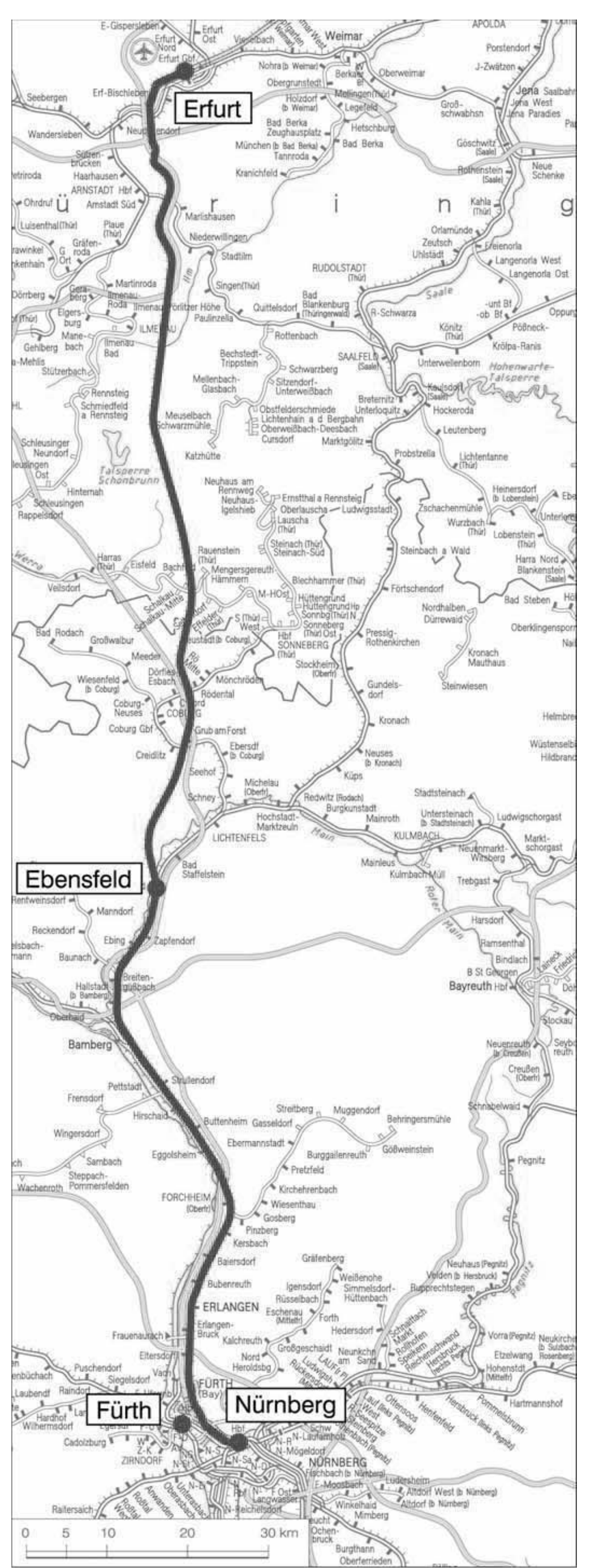
Teilinbetriebnahmen 2009:

– keine,

Bauaktivitäten 2009:

– keine.

B.4.8 Projekt Nr. 9 – ABS/NBS Nürnberg–Erfurt



Verkehrliche Zielsetzung:

– Herstellen eines Teilstückes der Hochgeschwindigkeits-Verbindung Berlin–München,
– der Abschnitt ist Teil der europäischen Verbindung Skandinavien–Berlin–München–Verona und gehört zu dem Programm „Transeuropäische Netze der EU“. Anpassung der Verkehrs-Verbindung an die wachsende Bedeutung zwischen Süd- und Südwestdeutschland und den mitteldeutschen Industriegebieten sowie Berlin.

Geplante Maßnahmen:

– Ergänzung der Strecke Nürnberg–Ebensfeld um zwei Gleise für eine Geschwindigkeit von bis zu 230 km/h,
– Neubau der Strecke Ebensfeld–Erfurt mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 300 km/h.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 190 km,
  – davon NBS: 107 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit:
  – NBS: 300 km/h,
  – ABS: 230 km/h,
– Fahrzeit:
  – vor Baubeginn: 172 Min. (über Fulda),
  – nach Bauende: 66 Min.,
– Gesamtkosten: 5 224 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1.1	BA Staffelstein (km 0,0–km 18,040)	abgeschlossen	10.11.1997	18.05.1995	18.09.2002	vsl. 2017
1.2	Coburg (km 18,040–km 34,238)	abgeschlossen		22.12.1995	10.07.2003	vsl. 2017
1.3	Anbindung Coburg (km 129,803–km 136,020)	abgeschlossen		10.06.1996	07.2007	vsl. 2017
2.11	Sonneberg (km 34,238–km 41,400)	abgeschlossen		24.05.1995	22.12.2004	vsl. 2017
2.12	Thüringer Wald (km 41,4–km 56,415)	abgeschlossen		20.01.1995	16.07.2003	vsl. 2017
2.2	Ilmenau (km 56,415–km 76,150)	abgeschlossen		20.06.1996	09.10.2002	vsl. 2017
2.3	Arnstadt (km 76,150–km 94,450)	abgeschlossen		20.10.1995	19.11.1997	vsl. 2017
2.4	Erfurt Land (km 94,450–km 102,050)	abgeschlossen		15.07.1996	26.09.1997	vsl. 2017
2.5	Erfurt Stadt (km 102,05–km 106,861)	abgeschlossen		15.04.1997	07.02.2000	vsl. 2017
2.7	BL Süd TH/BY rund 21/3 km	abgeschlossen		27.12.1995	vsl.12.2011	vsl. 2017

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
11	Nürnberg Hbf (km 0,00–km 1,75)	abgeschlossen	26.09.2005	26.01.1995	01.03.2006	*12.2010*
14	Nürnberg–Fürth (km 1,75–km 7,75)	abgeschlossen		20.12.1996	13.05.2006	*12.2010*
15	Fürther Bogen (km 7,75–km 12,40)	abgeschlossen	GVFG-Zuwendungs-bescheid vom 14.12.2007*	vsl. 2011	06.08.2008	vsl. 2011
16	Fürth Nord (km 12,40–km 16,40)	abgeschlossen		vsl. 2011	vsl. 2012	vsl. 2013
17	Erlangen (km 15,40–km 20,90)	offen	offen	offen	offen	offen
17	Erlangen; Paul-Gossen-Straße (km 20,90–km 23,90)	abgeschlossen	*APV 2010 vom 15.12.2010*	31.10.2009	*09.2010 (bvM)*	vsl. 2015
17	Erlangen (km 23,90–km 32,40)	offen	offen	offen	offen	offen
18	Forchheim–Eggolsheim (km 32,40–km 46,00)	offen	offen	offen	offen	offen
21	Hirschaid (km 46,00–km 56,156)	offen	offen	offen	offen	offen
22	Bamberg (km 56,156– km 62,4/ km 0,00– km 2,408)	offen	offen	offen	offen	offen
23	Hallstadt (km 2,408–km 8,950)	offen	offen	offen	offen	offen
24	Zapfendorf (km 8,950–km 15,100)	offen	offen	offen	offen	offen
25	Ebensfeld (km 15,100–km 20,480)	offen	offen	18.05.1995	08.11.1999	vsl. 2017

* GVFG Antrag datierte vom 28.11.2007.

Teilinbetriebnahmen 2009:

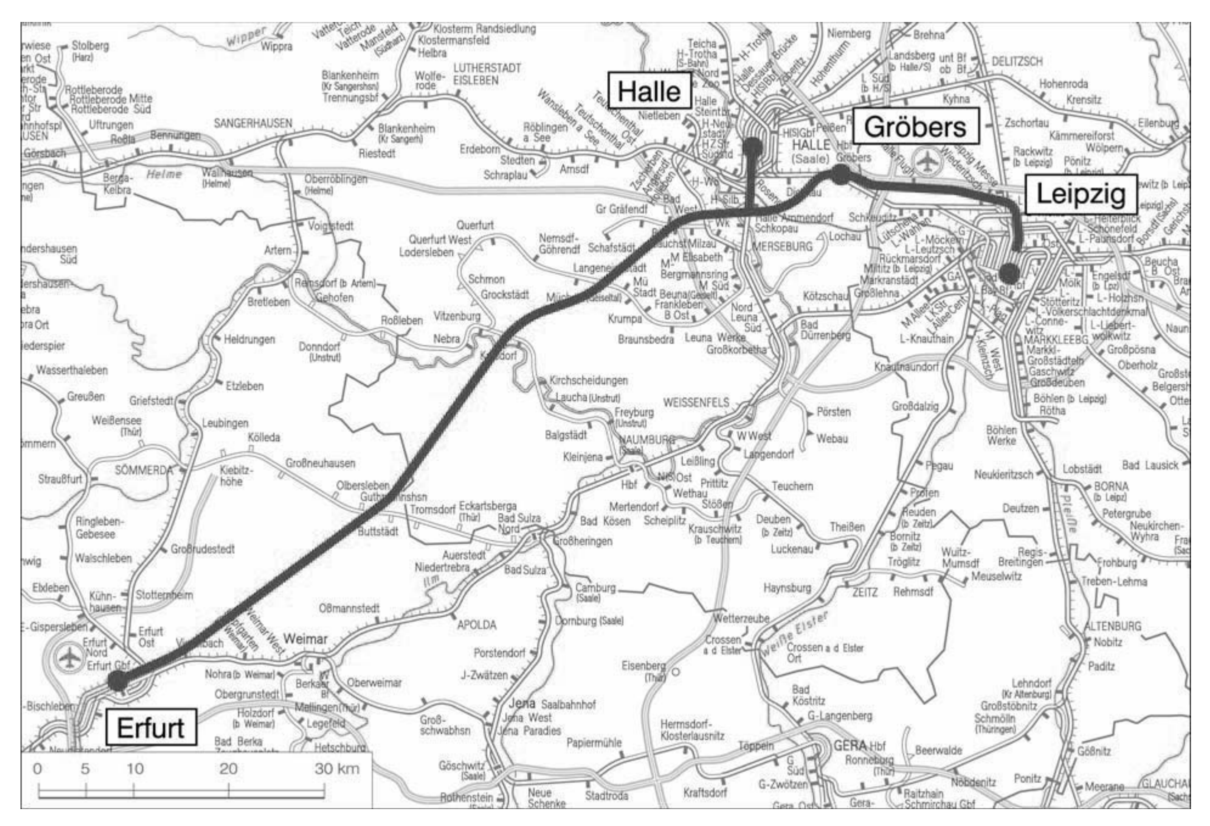
– keine,

Bauaktivitäten 2009:

– Neubaustrecke:
  – Realisierung Talbrücke Pöpelholz (l = 306 m) (PFA 1.2)
  – Realisierung Eisenbahnüberführung Füllbachbrücke (PFA 1.3)
  – Realisierung Erdbau Coburg Nord einschließlich 3 SÜ und 1 EÜ (PFA 1.2),
  – Realisierung Talbrücke Froschgrundsee (l = 798 m) (PFA 1.2),
  – Realisierung Talbrücke Truckental (l = 425 m) (PFA 2.11),
  – Realisierung Talbrücke Grümpental (l = 1.104 m),
  – Realisierung Tunnel Müß (l = 745 m),
  – Realisierung Tunnel Bleßberg, Los Süd (Teilstücklänge 4 000 m) (PFA 2.12),

  - Realisierung Tunnel Bleßberg, Los Nord (Teilstücklänge 4 300 m) (PFA 2.12),
  - Realisierung Talbrücke Ilmtal (l = 1 681 m) (PFA 2.2),
  - Realisierung Tunnel Tragberg (l = 500 m) (PFA 2.2),
  - Realisierung Tunnel Goldberg (l = 1 163 m) (PFA 2.12),
- Ausbaustrecke:
  - bauvorbereitende Maßnahmen, Grunderwerb (PFA 11/14),
  - Dammschüttung km 1,2–km 3,1,
  - Neubau des Südgleises und des Gleises Fürth–Nürnberg einschließlich Oberleitung von km 1,1 bis 3,15 zwischen Nürnberg und Fürth.

B.4.9 Projekt Nr. 10 – NBS/ABS Erfurt–Leipzig/Halle



Verkehrliche Zielsetzung:

– Herstellen eines Teilstückes der Hochgeschwindigkeits-Verbindung Berlin–München. Der Abschnitt ist Teil der europäischen Verbindung Skandinavien–Berlin–München–Verona und gehört zu dem Programm „Transeuropäische Netze der EU“,

– Anpassung an die wachsende Bedeutung der Verbindung zwischen Süd- und Südwestdeutschland und den mitteldeutschen Industriegebieten sowie Berlin.

Geplante Maßnahmen:

– Neubau der Strecke Erfurt–Leipzig/Halle für den hochwertigen Personen- und Güterverkehr (Mischbetrieb) und Anbindung des Flughafens Leipzig/Halle und der Neuen Messe Leipzig an das Fernverkehrsschienennetz.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 122 km,
  davon
  – ABS: 8 km,
  – NBS: 114 km,
– Tunnel: 3 (Gesamtlänge 15,5 km),
– Talbrücken: 6 (Gesamtlänge 13,4 km),
– Entwurfsgeschwindigkeit:
  – NBS: 300 km/h,
  – ABS: 160 km/h,
– Fahrzeit Erfurt–Leipzig:
  – vor Baubeginn: 66 Min.,
  – nach Bauende: 39 Min.,

- Fahrzeit Erfurt–Halle:
  - vor Baubeginn: 77 Min.,
  - nach Bauende: 31 Min.,
- Gesamtkosten: 2 738 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1.9	Bau-km 3,387– Bau-km 6,779	abgeschlossen	20.06.2003	22.01.1996	20.05.2001	vsl. 2015
1.1	Bau-km 6,779– Bau-km 15,447	abgeschlossen		29.06.1995	04.04.2005	vsl. 2015
1.2	Bau-km 15,447– Bau-km 25,239	abgeschlossen		15.11.1995	04.07.2005	vsl. 2015
1.3	Bau-km 25,239– Bau-km 35,794	abgeschlossen		12.12.1995	01.11.2005	vsl. 2015
1.4	110-kV-Bahnstromleitungen Weimar–Dörstewitz, Weimar–Großkorbetha	–	–	10.08.1995	1998	vsl. 2015
2.1	Bau-km 35,794– Bau-km 46,300	abgeschlossen	20.06.2003	06.12.1994	27.08.2001	vsl. 2015
2.2	Bau-km 46,300– Bau-km 57,804	abgeschlossen		12.10.1995	21.10.2005	vsl. 2015
2.3/ 2.4	Bau-km 57,804– Bau-km 80,474	abgeschlossen		30.07.1996	01.07.2006	vsl. 2015
2.5	Bau-km 80,460– Bau-km 88,911	abgeschlossen		25.06.1996	02.01.2002	vsl. 2015
2.6	Bau-km 6,5– Bau-km 11,8	abgeschlossen	10.11.1997/ 15.11.2004	19.12.1995	01.11.1996	vsl. 2015
3.1	Bau-km 89,000– Bau-km 99,415	abgeschlossen	10.11.1997	21.03.1996	02.10.1996	30.06.2003
3.2	Bau-km 99,415– Bau-km 113,351	abgeschlossen		14.05.1996	02.10.1996	30.06.2003
3.3	Bau-km 113,351– Bau-km 116,422	abgeschlossen		12.02.1996	02.10.1996	30.06.2003

(Teil-) Fertiggestellte Abschnitte:

- Abschnitt Gröbers–Leipzig: Inbetriebnahme 30.06.2003 mit v = 160 km/h; Restleistungen für v = 250 km/h bis zur Gesamtinbetriebnahme der Strecke in 2015,

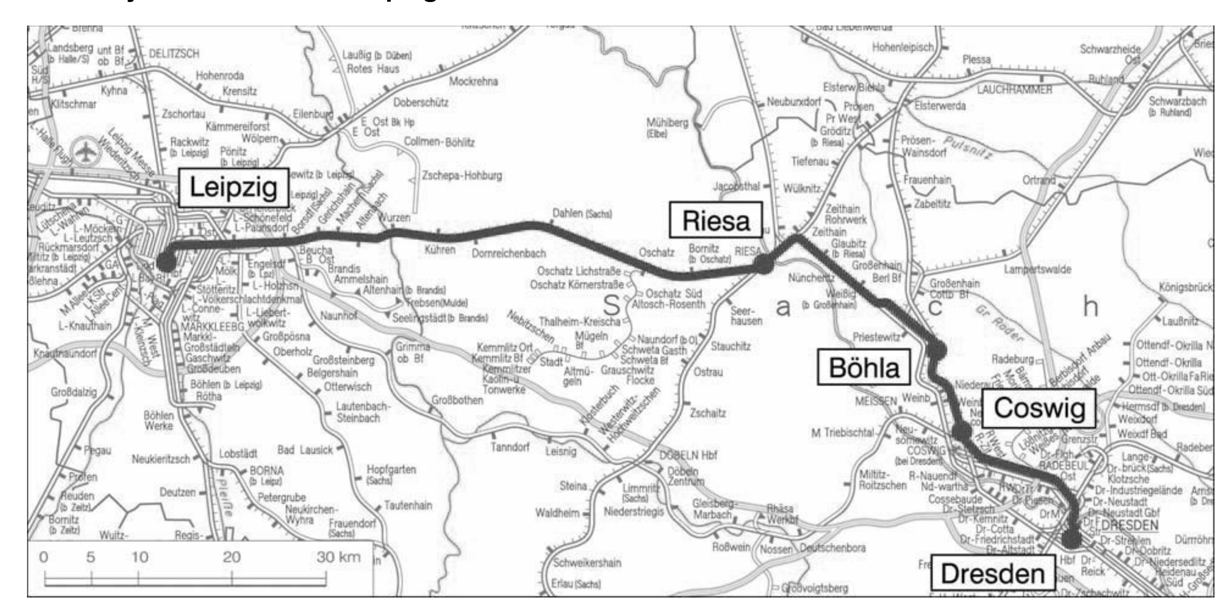
Teilinbetriebnahmen 2009:

- keine,

Bauaktivitäten 2009:

- Abschnitt Erfurt–Gröbers/Halle (S.):
  - Baubeginn Streckenlos 1 (PA 1.9),
  - Baubeginn Streckenlos 2 (PA 1.1/1.2),
  - Bau Scherkonde-Talbrücke (l = 572 m) (PFA 1.2),
  - Baubeginn Streckenlos 3 (PA 1.3/2.1),
  - Bau Gänsebach-Talbrücke (l = 1 056 m) (PFA 1.3),
  - Bau Finnetunnel (l = 6 970 m) (PFA 2.1),
  - Bau Bibratunnel (l = 6 466 m) (PFA 2.2),
  - Bau Unstrut-Talbrücke (l = 2 668 m) (PFA 2.2),
  - Bau Osterbergtunnel (l = 2 082 m) (PFA 2.3),
  - Bau Stöbnitz-Talbrücke (l = 297 m) (PFA 2.4),
  - Bau Saale-Elster-Talbrücke (l = 8 577 m) (PFA 2.5),
  - Baubeginn Südanbindung Halle (2. Ausbaustufe) (PFA 2.6).
- Südanbindung Halle (1. Ausbaustufe) (PFA 2.6): Restleistungen.

B.4.10 Projekt Nr. 11 – ABS Leipzig–Dresden



Verkehrliche Zielsetzung:

- Verbesserte Anbindung Sachsens an das Ruhrgebiet, das Rhein/Main-Gebiet und an Bayern durch die Anbindung von Dresden an das Hochgeschwindigkeitsnetz,
- Verbesserung im Regional- und Nahverkehr und Verkürzung der Reise- und Transportzeiten durch Ausbau der bestehenden Strecke für weitgehend 200 km/h und Verbesserung im Regional- und Nahverkehr,
- Verknüpfung der Strecken Leipzig–Dresden und Berlin–Dresden durch eine Neubauspange zwischen Weißig und Böhla.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 117 km,
  davon
  - NBS: 11 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h,
- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 91 Min.,
  - nach Bauende: 47 Min.,
- Gesamtkosten: 1 451 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1. Baustufe						
Ausbau für 200 km/h	Leipzig–Riesa	abgeschlossen	entfällt	vor 1993	1993	2002
2. Baustufe						
3201–3204	Dresden-Neustadt (e)–Dresden Hbf (a)	abgeschlossen	06.07.2001	23.03.2000	01.02.2001	*10. 2010*
3. Baustufe						
1303	Bf Riesa	offen	offen	offen	offen	offen
1304-1	Riesa (a)–Abzw Röderau(a)	abgeschlossen	24.07.2003	21.01.2004	01.02.2004	10.12.2006
1304-2	Abzw Röderau (e)–Abzw Zeithain (e)	offen	offen	offen	offen	offen
1305	Abzw Zeithain (a)–Weißig (e)	offen	offen	offen	offen	offen
2103	Weißig (a)–Böhla (a)	abgeschlossen	24.07.2003	07.11.2001	08.2008	*12.12.2010*
2104-1	Bf Böhla	abgeschlossen		10.04.2002	08.2008	*12.12.2010*
2104-2	Böhla (a)–Weinböhla (a)	offen	offen	offen	offen	offen
2105	Bf Weinböhla	offen	offen	offen	offen	offen
2106	Weinböhla (a)–Neucoswig (e)	abgeschlossen	21.09.2009 (APV 2009)	30.01.2003	12.2009	*12.12.2010*
2107	Neucoswig (a)–Radebeul West (a)	abgeschlossen		01.03.2004	12.2009	*12.12.2010*
3100	Coswig (e)–Dresden-Neustadt (a)	abgeschlossen	Land: 04.02.2009 Bund: 21.09.2009 (APV 2009)	08.08.2005	11.2009	vsl. 2016
4101	Unterwerk Riesa	abgeschlossen	24.07.2003	14.03.2005	25.09.2006	21.08.2007

Fertiggestellte Abschnitte:

- 1. Baustufe Leipzig (a)–Riesa (a):
  - vollständig fertig gestellt,
- 2. Baustufe:
  - 3-gleisiger Ausbau ABS, 2-gleisiger Ausbau S-Bahn im Abschnitt Dresden Hbf (a)–Dresden-Neustadt (a)/Marienbrücke inkl. ESTW Dresden-Mitte und ESTW Dresden-Neustadt,

- 3. Baustufe:
  - Hp Nünchritz,
  - Riesa–Abzweig Röderau,
  - Wiederherstellung Zweigleisigkeit (Hochwasserschadensbeseitigung),
  - Herstellung Dreigleisigkeit (Endzustand) einschließlich Elbebrücke,
  - Unterwerk Riesa.

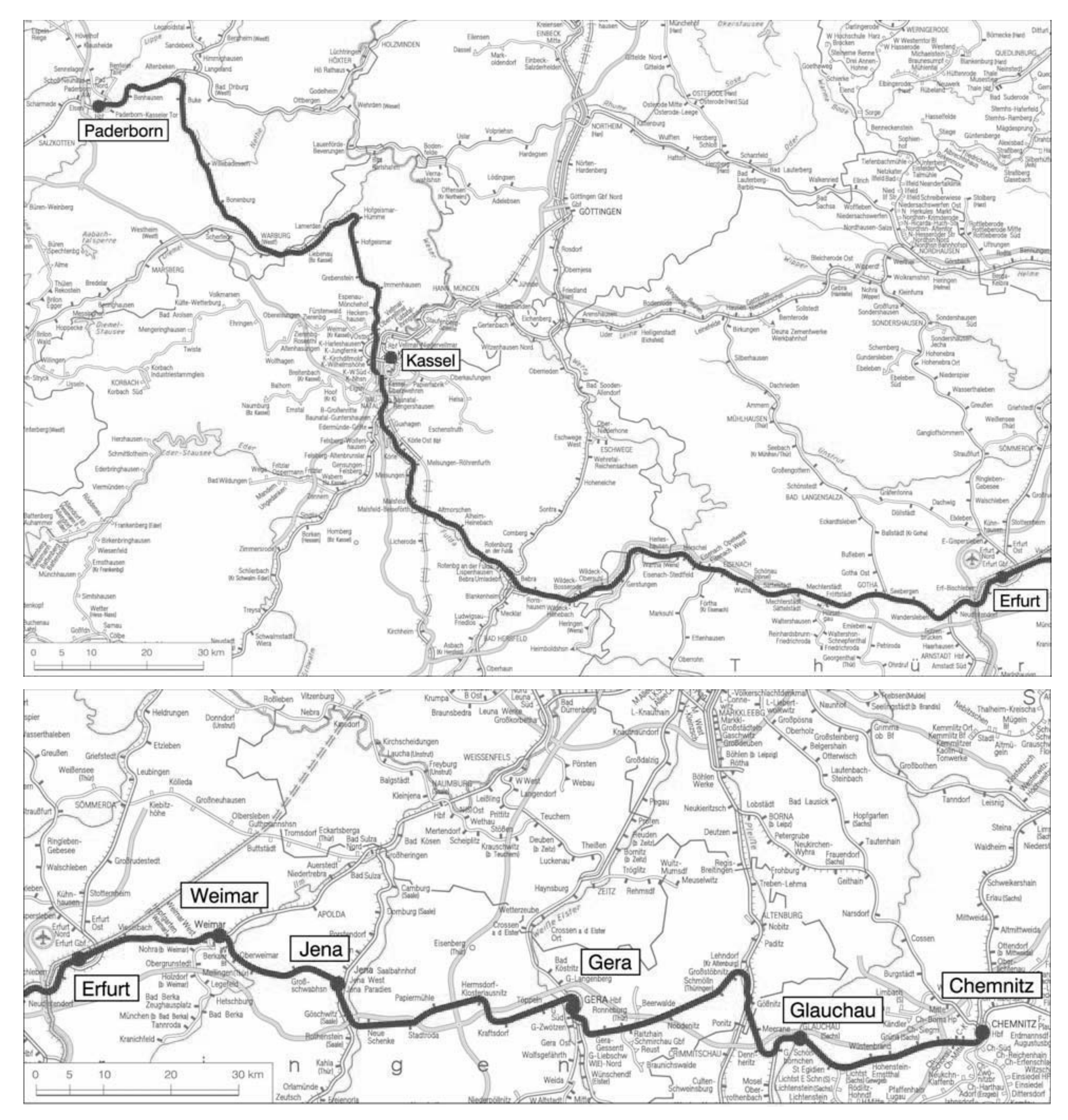
Teilinbetriebnahmen 2009:

- BA 3201 Bf. Dresden-Neustadt/ESTW Dresden-Neustadt: Bauzustand 4.5 (08.2009),

Bauaktivitäten 2009:

- BA 3201 Bf Dresden-Neustadt, ESTW Dresden-Neustadt,
- BA 2103/2104-1 Weißig (a)–Böhla (e),
- BA 2106/2107 Weinböhla–Radebeul West (a),
- BA 3100 Coswig (e)–Dresden-Neustadt (a).

B.4.11 Projekt Nr. 12 – ABS Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar–Jena–Glauchau–Chemnitz



Verkehrliche Zielsetzung:

- Verbesserung der Betriebsqualität, Beseitigung von Kapazitätsengpässen,
- Beseitigung der investiven Altlasten im Abschnitt Erfurt (a)–Glauchau-Schönbörnchen sowie Ertüchtigung der gesamten Strecke für den NeiTech-Einsatz,
- Ausrüstung der Strecke mit ESTW-Technik im Abschnitt Weimar (a)–Gößnitz (a).

Geplante Maßnahmen:

- Weitere Ertüchtigung der Strecke für den Einsatz von Neigetechnik-Fahrzeugen im Abschnitt Gößnitz–Glauchau-Schönbörnchen,
- Abschnitte mit punktuellen Maßnahmen,
- Neubau bzw. Ertüchtigung von Ingenieurbauwerken,

– Wiederherstellung der Zweigleisigkeit in den Abschnitten Weimar–Großschwabhausen und Neue Schenke–Stadtroda,
– Erneuerung der Verkehrsstationen Jena West und Göschwitz,
– Neubau 2. Bahnsteigkante Haltepunkt Oberweimar.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 572 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 100–160 km/h,
– Fahrzeit:
  – vor Baubeginn: 394 Min.,
  – nach Bauende: 340 Min.,
– Gesamtkosten: 402 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
nur teilweise PFA; teilweise Plangenehmigungsabschnitte	Weimar (a)–Gößnitz(a)	abgeschlossen	29.11.1999	11.05.2001	01.04.2002	27.10.2002
	Göschwitz–Gößnitz (a)	abgeschlossen	09.11.2004	28.05.2005	29.06.2005	28.09.2006
	Großschwabhausen (e)–Gößnitz (a)	abgeschlossen	30.06.2005	lfd. seit 02.11.2006	02.01.2007	18.12.2007
	Weimar (e)–Vieselbach (a)	abgeschlossen	21.09.2009	lfd. seit 10.2009	*01.02.2010*	*14.04.2010*
	Gößnitz (a)–Glauchau (a); Komplex Meerane einschließlich ESTW; Teil 1	abgeschlossen	21.09.2009	*26.04.2010*	*15.09.2010*	offen
	Gößnitz (a)–Glauchau (a); Komplex Meerane einschließlich ESTW; Teil 2	abgeschlossen	21.09.2009	offen	offen	offen

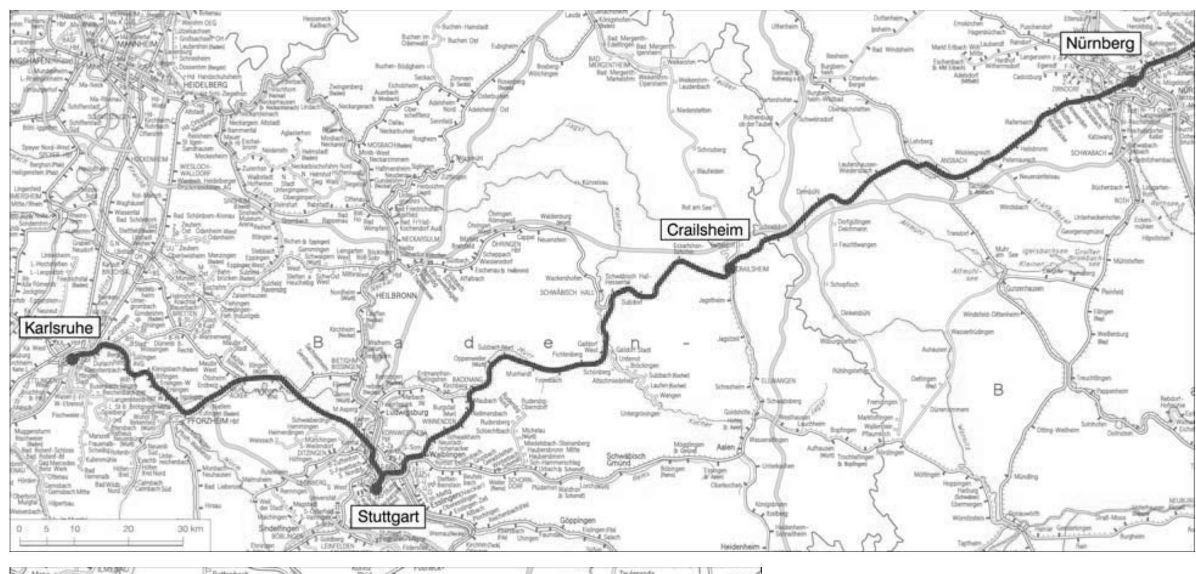
Teilinbetriebnahmen 2009:

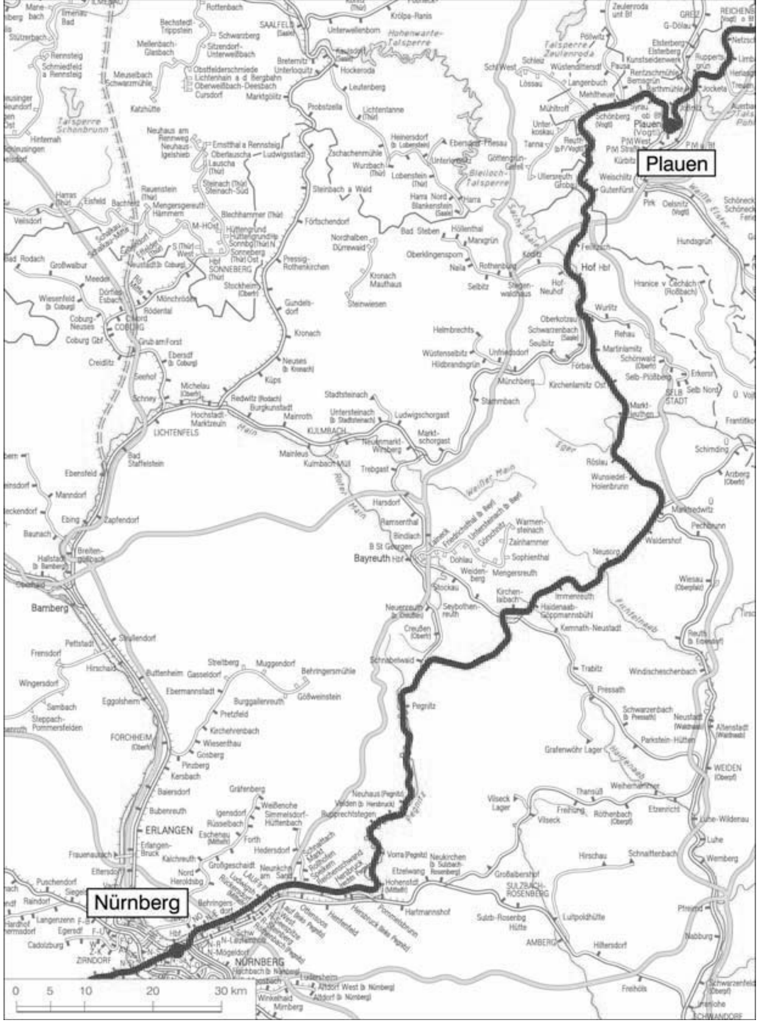
– Inbetriebnahme EÜ Leibnitzstraße in Gera,
– Inbetriebnahme Viadukt Vieselbach,
– Inbetriebnahme EÜ Brunnenstraße Ronneburg,

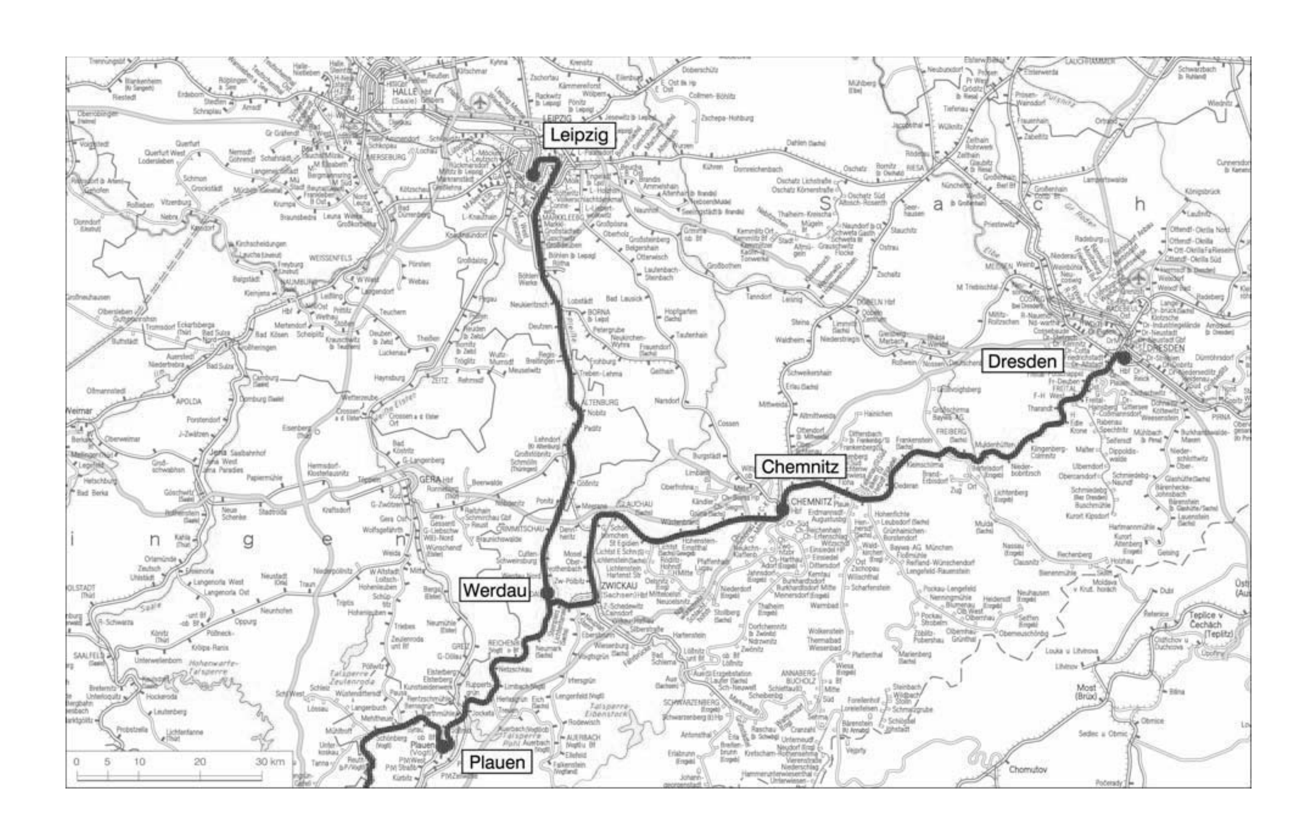
Bauaktivitäten 2009:

– Ergänzung Zuwegung im Bf Neue Schenke,
– Gleisfeldbeleuchtung im Bf Gera Hbf,
– Neubau von 2 EÜ (Strecke 6307, km 29,7 und km 30,1).

B.4.12 Projekt Nr. 13 – ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden







Verkehrliche Zielsetzung:

– Qualitative und quantitative Verbesserung der Gesamtstrecke,

– Ertüchtigung der Strecke für den Einsatz von NeiTech-Fahrzeugen.

Geplante Maßnahmen:

– Geschwindigkeitsanhebung bis 120 km/h auf dem Abschnitt Hof–Dresden für konventionelle Züge und 160 km/h für NeiTech-Züge,

– Geschwindigkeitsanhebung bis 160 km/h auf dem Abschnitt Werdau–Altenburg–Leipzig-Connewitz,

– Grundlegende Erneuerung der durchgehenden Hauptgleise (ca. 530 km),

– Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik (33 ESTW),

– Maßnahmen an Ingenieurbauwerken (ca. 400 Brücken),

– Spurplanrationalisierung, Trassierungsverbesserungen,

– Maßnahmen Netz 21 (Knotenbahnhöfe Chemnitz, Zwickau, u. a.),

– Grundlegende Erneuerung der OLA (ca. 500 km).

Projektkenndaten:

– Streckenlänge insgesamt:	740 km,
– Streckenlänge: (Dresden/Leipzig–LGr SN/BY), davon	288 km
– Dresden–Werdau:	136,3 km,
– Leipzig–LGr SN/BY:	151,7 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit:	120–160 km/h,

– Fahrzeit Nürnberg–Leipzig:
  – vor Baubeginn: 243 Min.,
  – nach Bauende: 188 Min.,
– Fahrzeit Nürnberg–Dresden:
  – vor Baubeginn: 340 Min.,
  – nach Bauende: 285 Min.,
– Gesamtkosten: 1 706 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1.1.10	DD-Altstadt–Freital-Ost (a)	abgeschlossen		offen	offen	offen
1.1.11	Bf Freital-Ost	abgeschlossen		erfolgt	erfolgt	2005
1.1.12-14	Freital-Ost (a)–Tharandt (a)			erfolgt	erfolgt	2005
1.1.15	Bf Tharandt			erfolgt	erfolgt	2002[1]
1.1.21-22	Tharandt (a)–Edle Krone (e)			erfolgt	erfolgt	2003
1.1.23	Edle Krone(a)–Klingenberg/Colmnitz (a)			erfolgt	erfolgt	2003
1.1.24	Bf Klingenberg/Colmnitz			erfolgt	erfolgt	1999
1.1.31-32	Klingenberg/Colmnitz (a)–Niederbobritzsch (e)		10.11.1997	erfolgt	erfolgt	1998
1.1.33-35	Niederbobritzsch (a)– Freiberg (a)			erfolgt	erfolgt	1997
1.1.40	Bf Freiberg			erfolgt	erfolgt	2005
1.2.11-12	Freiberg (a)–Frankenstein (e)			erfolgt	erfolgt	2004
1.2.13-14	Frankenstein (a)–Oederan (e)			erfolgt	erfolgt	2004
0.3.20.4801.08	HOA Nr. 563 bei Oederan	abgeschlossen		31.08.2006	03.2007	04.2007
1.2.15	Oederan (a)–Flöha (e)	abgeschlossen		erfolgt	erfolgt	2000
1.2.21-22	Flöha (a)–Niederwiesa (e)					2001
1.2.23	Niederwiesa (a)–Chemnitz (a)					1999

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1.2.23.1104	Dammertüchti-gung Chemnitz-Hilbersdorf	abgeschlossen	10.11.1997	11.2006	04.2007	03.2008
1.2.30	Bf Chemnitz Hbf	abgeschlossen	21.05.2008	2003	30.09.2008[2]	vsl. 2014
1.2.30.5205	Unterwerk Chemnitz	abgeschlossen	10.11.1997	07.10.2005	12.06.2006	05.2007
1.3.11	Chemnitz (a)–Chemnitz Kappel (a)	offen		offen	offen	offen
1.3.13	Chemnitz Kappel (e)–Chemnitz	abgeschlossen		erfolgt	erfolgt	offen
1.3.15-17	Chemnitz-Siegmar (e)–Hohenstein-Ernstthal (a)					26.05.2002
1.3.21	Hohenstein-Ernstthal (e)–St. Egidien (a)	abgeschlossen	09.2009	2004	*02.2010*	vsl. 2011
1.3.22	Bf. St. Egidien	abgeschlossen	10.11.1997	erfolgt	erfolgt	1998
1.3.23	St. Egidien (a)–Glauchau (a)	abgeschlossen				1997
1.3.30	Bf Glauchau	abgeschlossen				08.05.2004
1.4.11-13	Glauchau (a)–Mosel (a)	abgeschlossen				2002
1.4.14	Bf Mosel	abgeschlossen				2001
1.4.15	Mosel (a)–Zwickau (a)	abgeschlossen				2000
0.5.2.0	ESTW Zwickau – Releasewechsel	abgeschlossen		erfolgt	erfolgt	29.02.2008
1.4.20	Bf Zwickau, re/li Gleis	offen	offen	offen	offen	offen
1.4.20	Bf Zwickau Dresdner Kopf (vorgez. Maßn.)	abgeschlossen	10.11.1997	erfolgt	erfolgt	2005
1.4.31.1603	EÜ Olzmannstraße in Zwickau	abgeschlossen				2005
1.4.31-33	Zwickau (a)–Bogen-dreieck Werdau	abgeschlossen				1998
Gaschwitz (e)–Crimmitzschau (a) 1. Ausbaustufe						
2.1.1.5–2.1.1.6	Gaschwitz (e)–Groß Deuben (e)	offen	APV vom 21.09.2009	vsl. 2012	vsl. 2014	vsl. 2017
2.1.1.7	Groß Deuben (a)–Böhlen (e)[3]	offen	APV vom 21.09.2009	vsl. 2011	vsl. 2014	vsl. 2017
2.1.4.1–2.14.4	Altenburg (a)–Paditz (e)	abgeschlossen	APV vom 21.09.2009	vsl. 2011	vsl. 2011	vsl. 2013

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
2.2.2.1–3.1.3.6	Crimmitzschau–Jocketa	abgeschlossen	10.11.1997	erfolgt	erfolgt	2003
0.6.30	ESTW Plauen–Releasewechsel	abgeschlossen		erfolgt	erfolgt	29.02.2008
3.2.1.0	Bf Plauen	abgeschlossen		25.06.2002	24.06.2003	10.2008
3.2.2.1–3.2.2.9	Mehlteuer–Nieder-lassungsgrenze	abgeschlossen		erfolgt	erfolgt	2000

[1] Inbetriebnahme 2002; nach Beseitigung der Hochwasserschäden erneute Inbetriebnahme 2005.
[2] Baubeginn 9.2008 beinhaltet bauvorbereitende Maßnahmen mit Finanzierung aus SV 7.
[3] Planänderung notwendig zu bestehendem Planrecht

Neigetechnik-Betrieb möglich zwischen:

– Nürnberg–Marktredwitz–Hof,
– Nürnberg–Bayreuth–Schlömener Kurve–Oberkotzau,
– Hof–Gutenfürst–Plauen (a),
– Plauen (a)–Zwickau (a),
– Zwickau (a)–St. Egidien (a),
– Hohenstein-Ernstthal (a)–Chemnitz-Siegmar,
– Niederwiesa–Oederan (a),
– Frankenstein (e)–Freiberg (a),
– Niederwiesa–Dresden-Altstadt,

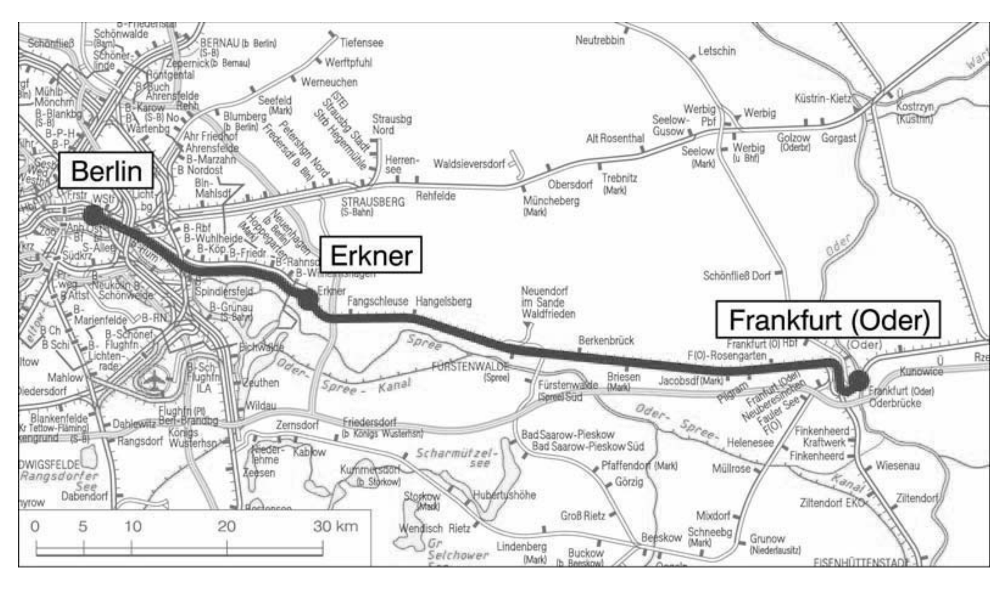
Teilinbetriebnahmen 2009:

– keine,

Bauaktivitäten 2009:

– Beginn bauvorbereitende Leistungen Umbau Knoten Chemnitz.

B.4.13 Projekt Nr. 14 – ABS Berlin–Frankfurt (Oder)–Grenze DE/PL



Verkehrliche Zielsetzung:

- Qualitative und kapazitive Ertüchtigung und Erneuerung der zweigleisigen Strecke nach ABS-Standard für eine Geschwindigkeit v = 160 km/h und eine Achslast von 25 t mit dem Ziel der Verbesserung des internationalen Fernverkehrs und des Regionalverkehrs sowie der Herstellung ausreichender Kapazitäten für den Güterverkehr,
- Anbindung des mitteleuropäischen Raumes an Osteuropa.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 85 km,
  - Projektabschnitt 1 Berlin-Ostbahnhof (a)–Erkner (e): 25 km,
  - Projektabschnitt 2 Erkner (a)–Frankfurt (Oder) (a): 55 km,
  - Projektabschnitt 3 Frankfurt (Oder) (e)–BGr DE/PL: 5 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
- Gesamtkosten: 606 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

<table>
<tr><th>Nr. PFA</th><th>Örtlichkeit</th><th>Entwurfs-planung</th><th>Abschluss FinVe</th><th>Datum PFB</th><th>Baubeginn</th><th>Inbetrieb-nahme</th></tr>
<tr><td>1</td><td>Ostkopf Ostbf–SÜ Moderson-straße</td><td>abgeschlossen</td><td rowspan="2">Teil-FinVe 20.08.2001
Gesamt-FinVe 20.09.2005</td><td>vsl. 2011</td><td>vsl. 2012</td><td>vsl. 2014</td></tr>
<tr><td>2</td><td>EÜ Schlichtallee–KRBW Rummelsburg</td><td>abgeschlossen</td><td>10.03.2004</td><td>19.04.2004</td><td>04.08.2008</td></tr>
</table>

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
3	Bf Rummelsburg		Teil-FinVe 20.08.2001 Gesamt-FinVe 20.09.2005	Die PFA 3 bis 5 entfallen nach dem aktualisierten Konzept. EÜ Treskowallee wird aus dem PFA 4 herausgelöst und umgesetzt.		
4	Karlshorst–Abzw Ostend-gestell					
5	Abschnitt Wuhlheide					
4	EÜ Treskowallee	offen		vsl. 2011	vsl. 2011	vsl. 2013
6	Abschn. Strecke + Bf Köpenick	offen		vsl. 2012	vsl. 2013	vsl. 2016
6	ESTW Köpenick	offen		*24.06.2010*	vsl. 2013	vsl. 2014
7	Hirschgarten–Wilhelmshagen	offen		vsl. 2014	vsl. 2017	vsl. 2018
8	Bf Erkner	abgeschlossen		06.09.2007	10.2007	30.11.2009
8	ESTW Erkner	offen		06.09.2007	vsl. 2011	vsl. 2012
2101	Erkner (a)–Fangschleuse (a)	abgeschlossen		16.05.2003	19.01.2003 (bvM)	12.10.2003
2102	Bf Fangschleuse	abgeschlossen		16.05.2003	19.01.2003 (bvM)	12.10.2003
2103	Fangschleuse (a)–Hangelsberg (a)	abgeschlossen		16.05.2003	19.01.2003 (bvM)	12.10.2003
2104	Bf Hangelsberg	abgeschlossen		16.05.2003	19.01.2003 (bvM)	12.10.2003
2105	Hangelsberg (a)–Fürstenwalde	abgeschlossen		28.03.2006	11.2006	06.2007
2201	Bf Fürstenwalde	abgeschlossen		22.03.1999	08.12.2000	15.12.2001
2301	Fürstenwalde (a)–Berkenbrück (a)	abgeschlossen		21.03.2000	29.07.2001	29.04.2002
2302	Bf Berkenbrück	abgeschlossen		18.04.2000	29.07.2001	30.04.2002
2401	Berkenbrück (a)–Briesen (a)	abgeschlossen		28.09.1998	31.01.1999	28.08.1999
2501	Bf Briesen	abgeschlossen		07.10.2002	17.11.2003	17.04.2004
2601	Briesen (a)–Pillgram (a)	abgeschlossen		05.03.1998	01.08.1997 (bvM)	24.05.1998
2701	Bf Pillgram	abgeschlossen		15.08.2003	17.11.2003	17.04.2004
2702	Pillgram (a)–Rosengarten (e)	abgeschlossen		11.06.2004	05.06.2004 (bvM)	12.06.2005
2703	Rosengarten (a)–Frankfurt (Oder) (a)	abgeschlossen		11.06.2004	12.06.2005	05.12.2005
0020	ESTW-A Fangschleuse	abgeschlossen		13.06.2003	01.09.2003	17.10.2004
0020	ESTW-A Hangelsberg	abgeschlossen		13.06.2003	18.09.2002 (bvM)	17.12.2003
2201	ESTW-UZ Fürstenwalde	abgeschlossen		19.04.1999	02.11.1999	28.05.2000

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
2302	ESTW-A Berkenbrück	abgeschlossen	Teil-FinVe 20.08.2001 Gesamt-FinVe 20.09.2005	19.04.2000	01.10.2001	26.01.2003
2501	ESTW-A Briesen	abgeschlossen		10.10.2002	01.09.2003	24.10.2004
2701	ESTW-A Pillgram	abgeschlossen		15.08.2003	14.03.2005	06.08.2006
3101	Bf Frankfurt/Oder	abgeschlossen		30.01.2007	23.03.2007	04.2008
3102	Frankfurt (Oder) Rest–Oderbrücke (a)	abgeschlossen		vsl. 2011	vsl. 2011	vsl. 2014
3103	Bf Oderbrücke	abgeschlossen		01.06.2006	15.07.2006	28.08.2006
3104	EÜ Oderbrücke/BGr DE/PL	abgeschlossen		07.09.2007	01.2008	12.2008
0030	ESTW Oderbrücke	abgeschlossen		27.02.2007	01.10.2006 (bvM)	26.02.2008

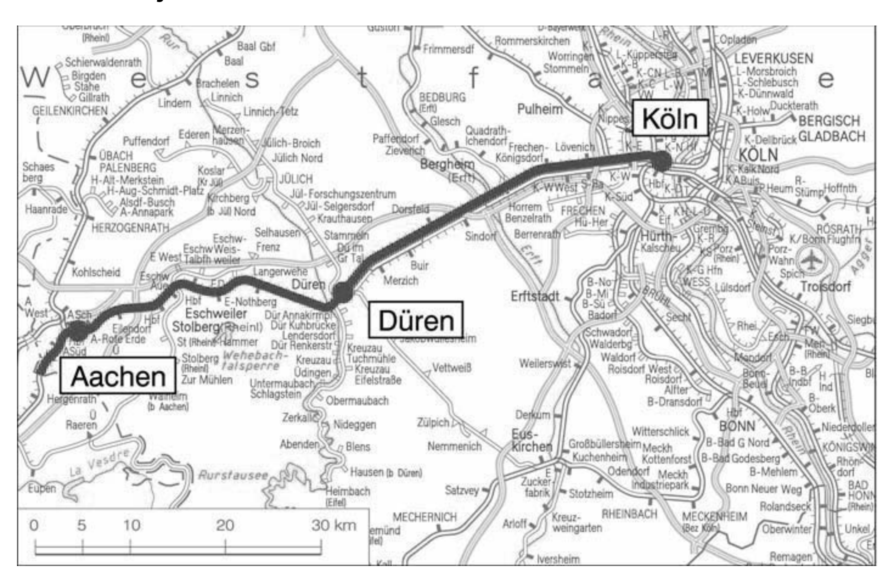
Teilinbetriebnahmen 2009:

– Bf Erkner,

Bauaktivitäten 2009:

– Projektabschnitt 1:
  – Baudurchführung Bf Erkner.

B.4.14 Projekt Nr. 15 – ABS Köln–Aachen



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verknüpfung bedeutender Wirtschaftsregionen und Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen West- und Nordosteuropa. Die Ausbaustrecke Köln–Aachen ist Bestandteil der Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen Paris, Brüssel, Köln, Amsterdam und London (PBKAL).

Geplante Maßnahmen:

– Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Strecke zur Hochgeschwindigkeitsstrecke in drei Ausbauabschnitten:

– Ausbauabschnitt I (Köln–Düren):

  – Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Strecke zur S-Bahn-Strecke und Neubau von zwei parallelen Fernbahngleisen,

– Ausbauabschnitt II (Düren–Aachen):

  – als Vorabmaßnahme: Ausbaus des Bahnhofs Langerwehe mit zwei seitenrichtigen Überholgleisen,

  – erste Baustufe: Erhöhung der Streckenkapazität durch kapazitätserweiternde Maßnahmen (Ausbau der Überholgleise in Eschweiler, Verlängerung der Dreigleisigkeit in Aachen Rothe Erde um 1 700 m),

  – in weiteren Baustufen: Geschwindigkeitserhöhungen, weitgehend in der vorhandenen Trasse (örtliche Linienverbesserungen),

– Ausbauabschnitt III (Aachen–BGr DE/BE):

  – Geschwindigkeitserhöhung und Erneuerung des Buschtunnels.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 77 km,

– Entwurfsgeschwindigkeit

  – Köln–Düren (Ausbauabschnitt I) 250 km/h,

  – Düren–Aachen (Ausbauabschnitt II) 160 km/h,

  – Aachen–BGr DE/BE (Ausbauabschnitt III) 160 km/h,

- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 35 Min.,
  - nach Bauende: 25 Min.,
- Gesamtkosten (inkl. S-Bahn): 952 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Ausbauabschnitt I						
S-Bahn	Köln–Düren	abgeschlossen	28.07.1998	mehrere	Juli 1996	15.12.2002
ABS für v_{max} = 250 km/h	Köln–Düren	abgeschlossen	28.07.1998	mehrere	01.08.1996	14.12.2003
Ausbauabschnitt II						
1 – 2	Düren–Aachen	offen	offen	offen	offen	offen*
Ausbauabschnitt III						
21 (1. Bau-abschnitt)	Aachen–BGr (inkl. Buschtunnel)	abgeschlossen	30.12.2003	05.04.2001	01.10.2004	25.11.2007
21 (2. Bau-abschnitt)	Erneuerung alter Buschtunnel	abgeschlossen	17.06.2008	05.04.2001	07.2009	vsl. 2011

* Bf Langerwehe: Inbetriebnahme 1992, ESTW-A Langerwehe (an ESTW Düren angeschlossen): Inbetriebnahme 2002.

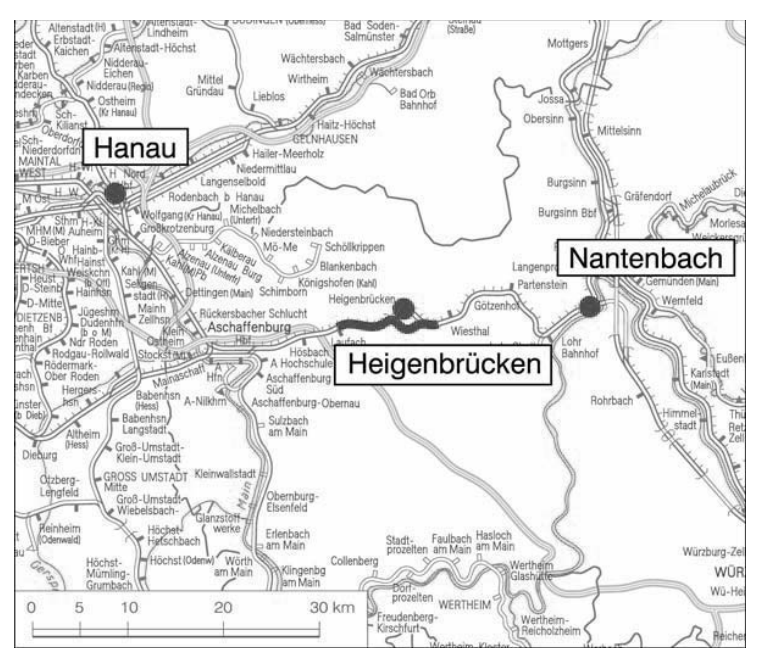
Teilinbetriebnahmen 2009:

- keine,

Bauaktivitäten 2009:

- Abschnitt III, Aachen–BGr DE/BE:
  - Errichtung von Stützwänden im Voreinschnitt zum Tunnelmund,
  - Setzen von Ankern im Tunnelgewölbe,
  - Beginn des Sohlausbruchs.

B.4.15 Projekt Nr. 16 – ABS/NBS Hanau–Nantenbach



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verbesserung der Schienenachse Frankfurt am Main–Nürnberg. Qualitätssteigerung durch Beseitigung von Profileinschränkungen (für den Kombinierten Verkehr) und Kapazitätsengpässen im Abschnitt Laufach–Heigenbrücken.

Geplante Maßnahmen:

– Bau einer zweigleisigen Umfahrungsspange von Laufach bis Heigenbrücken,
– Herstellung des Regel-Lichtraumprofils,
– Auflassung des bestehenden Schwarzkopftunnels,
– Erneuerung der Signaltechnik zwischen Lohr und Aschaffenburg,
– Umbau/Neubau der Bahnsteige in Partenstein, Heigenbrücken, Laufach und Hösbach.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: ca. 7,1 km
  (Laufach–Heigenbrücken),
– Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h (NeiTech),
  150 km/h (Regelzug),
– Investitionen für zweigleisige Umfahrung
  (inklusive der im Rahmen des Bestandsnetzes zu finanzierenden Kostenanteile): 321 Mio. Euro,
  davon
  – für zweigleisige Umfahrung: 288 Mio. Euro,
  – für zeitgleich geplante Bestandsnetzmaßnahmen (ESTW Lohr): 33 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Laufach–Heigenbrücken	in Bearbeitung	offen	in Vorbereitung	vsl. 2012	vsl. 2015

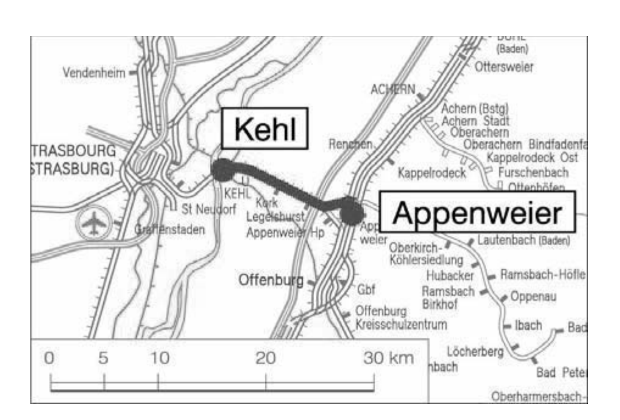
Teilinbetriebnahmen 2009:

– keine,

Bauaktivitäten 2009:

– keine.

B.4.16 Projekt Nr. 17 – ABS Ludwigshafen–Saarbrücken, Kehl–Appenweier



Verkehrliche Zielsetzung:

– Herstellung einer Schnellbahnverbindung Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland (POS) gemäß bilateraler Vereinbarung von La Rochelle vom 22. Mai 1992.

Geplante Maßnahmen:

– Ausbau Saarbrücken–Ludwigshafen (POS Nord) mit Erhöhung der zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeit bis 200 km/h im Abschnitt St. Ingbert–Kaiserslautern sowie Neustadt (Weinstraße)–Ludwigshafen durch Linienverbesserungen,

– Ausbau des deutschen POS-Nordastes für den Einsatz von NeiTech-Zügen mit Geschwindigkeiten bis v_{max} = 160 km/h,

– Ausbau der Strecke Kehl–Appenweier (POS Süd) auf bis zu v_{max} = 200 km/h mit Neubau einer zweigleisigen Rheinbrücke bei Straßburg,

– Einbindung bei Appenweier mit v_{max} = 180 km/h in die Achse Karlsruhe–Basel („Karlsruher Kurve“).

Die POS Nord wird in zwei Baustufen realisiert:

– 1. Baustufe:
  – Ertüchtigung Saarbrücken–Ludwigshafen für NeiTech-Züge auf v_{max} = 160 km/h,
  – Streckenausbau Abschnitt St. Ingbert–Geistkircherhof/Kirkel auf v_{max} = 200 km/h,
  – Streckenausbau Abschnitt Neustadt (Weinstraße)–Ludwigshafen auf v_{max} = 200 km/h.

- 2. Baustufe:
  - Streckenausbau Abschnitt Kirkel–Kaiserslautern auf v_{max} = 200 km/h in zusammenhängenden Teilabschnitten,
  - Ausrüstung der Strecke BGr DE/FR–Ludwigshafen mit ETCS.

Projektkenndaten Abschnitt Saarbrücken–Ludwigshafen (POS Nord):

- Streckenlänge: 128 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160–200 km/h,
- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 79 Min.,
  - nach Bauende: 62 Min.,

Projektkenndaten Abschnitt Kehl–Appenweier (POS Süd):

- Streckenlänge: 14 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160–200 km/h,
- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 9 Min.,
  - nach Bauende: 6 Min.,
- Gesamtkosten: 570 Mio. Euro (POS Nord), 142 Mio. Euro (POS Süd).

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Saarbrücken–Ludwigshafen (POS Nord) 1. Baustufe						
Saarbrücken–Ludwigshafen	Ertüchtigung Gesamtstrecke für NeiTech-Züge auf v = 160 km/h	abgeschlossen	25.05.1998	vor 1997	1998	11.2000
Neustadt–Ludwigshafen	LiV Schifferstadt (zunächst für v = 160 km/h)	abgeschlossen		12.1997	1999	12.2003
Saarbrücken–Kaiserslautern	St. Ingbert (a)–Kirkel und LiV Geistkircherhof–Siedlung Waldland (zunächst für v = 160 km/h)	abgeschlossen		07.1995	2001	12.2003
Saarbrücken–Kaiserslautern	Bf St. Ingbert	abgeschlossen		07.1995	2001	12.2003
Saarbrücken–Kaiserslautern	Bf Rohrbach	abgeschlossen		09.2000	2001	12.2003
Neustadt–Ludwigshafen	Untergrundsanierung, Oberbauerneuerung Strecke 3280	offen		vsl. 2011	vsl. 2012	vsl. 2015
Neustadt–Ludwigshafen	3-gleisiger Ausbau Strecke 3280	abgeschlossen		*03.2010*	*06.2010*	vsl. 2014

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Saarbrücken–Ludwigshafen (POS Nord) 2. Baustufe						
4.1	Str. 3280 km 14,9–21,3 (westl. Hauptstuhl)	abgeschlossen	15.06.2005	05.2005	07.2006	12.2007 (160 km/h)*
4.2	Str. 3280 km 21,3 (westl. Haupt-stuhl)–25,1 (östl. Hauptstuhl)	abgeschlossen		10.2005	10.2007	06.2008 (160 km/h)*
4.3	Str. 3280 km 25,1 (ö Hauptstuhl)–30,4 (ö Landstuhl)	abgeschlossen		05.2005	*01.2010*	vsl. 2014
4.4	Str. 3280 km 30,4 (ö Landstuhl)–34,7 (w Einsiedlerhof)	abgeschlossen		05.2005	vsl. 2011	vsl. 2013
4.5	Str. 3280 km 34,7 (w Einsiedlerhof)–41,3 (Kaisers-lautern)	abgeschlossen		05.2005	vsl. 2013	vsl. 2015
5.5	Str. 3250 km 20,6 (w Kirkel)–28,6 (ö Limbach)	abgeschlossen		05.2005	06.08.2006	12.2007 (160 km/h)*
5.6 Teil 1	Str. 3280 km 13,6 (Bruchhof)–14,9	abgeschlossen		05.2005	05.02.2007	12.2007 (160 km/h)*
5.6 Teil 2	Str. 3250 km 28,6 (ö Limbach)–Str. 3280 km 13,6 (Bruchhof)	abgeschlossen		05.2005	vsl. 2011	vsl. 2012
Kehl-Appenweier (POS Süd): 1. Baustufe						
1	Str. 4260 (km 13,3–13,9) Rheinbrücke Kehl (inkl. Westseite Bf Kehl)	abgeschlossen	16.07.2007	27.06.2007	03.2008	*10.12.2010*

* Inbetriebnahme für 200 km/h abhängig von der Verfügbarkeit ETCS.

Teilinbetriebnahmen 2009:

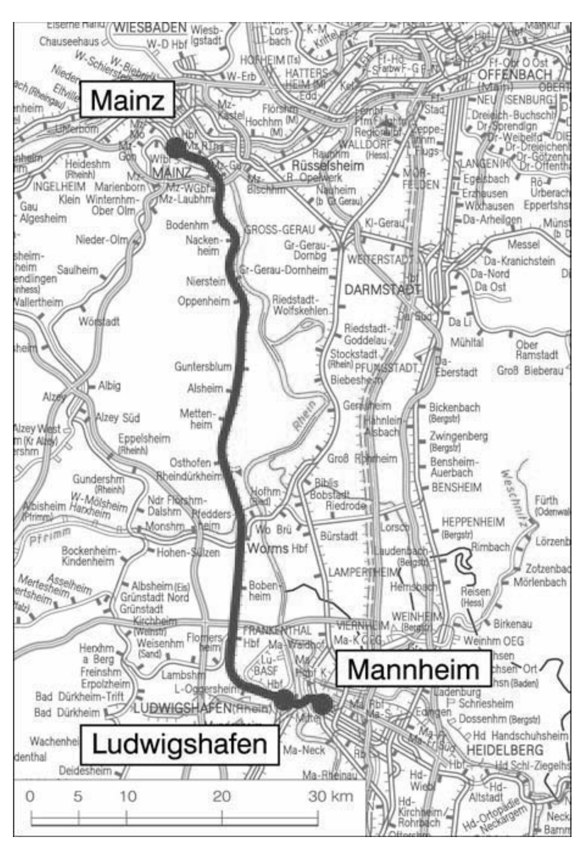
– keine,

Bauaktivitäten 2009:

– POS Nord 1. Baustufe, Streckenabschnitt 2 (Neustadt–Ludwigshafen):
  – Einbau Weichenverbindungen in Ludwigshafen-Mundenheim (Vorabmaßnahme für den modifizierten dreigleisigen Ausbau),
  – Vorbereitende Arbeiten Kabeltiefbau und LST,
– POS Nord 2. Baustufe:
  – Erneuerung EÜ Wirtschaftsweg,
  – Rückbau EÜ Abstäberhof und Sägweiher,

- POS Süd 1. Baustufe, Rheinbrücke Kehl:
  - Ertüchtigung Widerlager Straßburg, Nordseite,
  - Ertüchtigung Widerlager Kehl, Nordseite,
  - Erstellung neuer Mittelpfeiler,
  - Montage und Einschub neuer Stahlüberbau,
  - Einbau feste Fahrbahn,
  - Aufstellung Modulgebäude ESTW-A Kehl,
  - Beginn Baumaßnahmen Westkopf Kehl.

B.4.17 Projekt Nr. 18 – ABS Mainz–Mannheim



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verbesserung der Verkehrsbedingungen zwischen den Zentren Mainz, Worms und Mannheim/ Ludwigshafen durch Erhöhung der Kapazität.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: davon	70 km,
– Mainz–Ludwigshafen:	67 km,
– Ludwigshafen–Mannheim:	3 km,
– Tunnellänge:	1,3 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h,
– Gesamtkosten:	230 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1. Baustufe	Rheinbrücke Ludwigshafen	abgeschlossen	28.07.1998	27.03.1997	III. Quartal 1997	12.2003
	Mehrgleisiger Ausbau Ludwigs-hafen–Mannheim	abgeschlossen	28.07.1998	1997	04.1998	12.2003
2. Baustufe	Mainz Hbf Bahnsteig 4	abgeschlossen	28.07.1998	1995	05.1995	09.1996
	Neuer Mainzer Tunnel	abgeschlossen	28.07.1998	1997	02.1998	09.2003
	Überwerfungs-bauwerk Mainz Nord	abgeschlossen	*08.06. 2010*	17.05.1997	*07.2010*	vsl. 2015

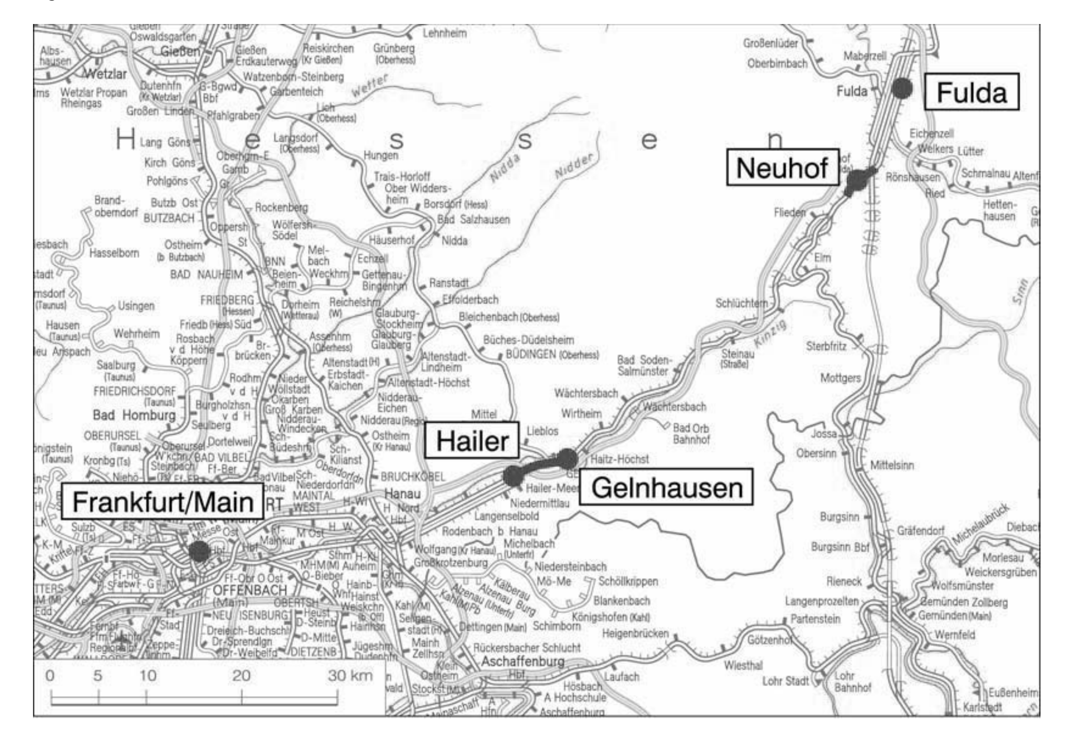
Teilinbetriebnahmen 2009:

– keine,

Bauaktivitäten 2009:

– 1. Baustufe:
  – Restliche Baumaßnahmen: vollumfängliche Nutzung der Viergleisigkeit,
  – Restmaßnahmen: passiver Schallschutz, Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen.

B.4.18 Projekt Nr. 19 – ABS Fulda–Frankfurt am Main



Verkehrliche Zielsetzung:

– Erhöhung der Kapazität durch abschnittsweisen Bau eines dritten Gleises und Verkürzung der Fahrzeit im Personen- und Güterverkehr durch abschnittsweise Erhöhung der Geschwindigkeit auf 200 km/h und dadurch entfallende Überholungsaufenthalte mit der Folge einer erheblichen Verbesserung im Regional- und Nahverkehr.

Geplante Maßnahmen:

– Bau eines dritten Gleises zwischen Hanau-Wolfgang und Gelnhausen,

– Bau von 750 m langen Überholungsgleisen in fünf Bahnhöfen,

– Bau von acht Linienverbesserungen, u. a. im Bf Neuhof als Verbundmaßnahme mit der BAB 66,

– Beseitigung von 20 Bahnübergängen und Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik.

Aufgrund der Überschneidung mit der Aus- und Neubaustrecke Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt (Projekt Nr. 12) sind teilweise neue Zielsetzungen erforderlich, die u. a. einen viergleisigen Ausbau des Abschnittes Hanau–Gelnhausen einschließen.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge:	104 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit:	160–200 km/h,
– Fahrzeit:	
– vor Baubeginn:	55 Min.,
– nach Bauende:	46 Min.,
– Gesamtkosten:	343 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
dreigleisiger Ausbau, Erstellung von 3 Linienverbesserungen sowie Beseitigung von 12 BÜ	Hanau-Wolfgang–Hailer	abgeschlossen	keine	vor 1987	1987	1991
2. Baustufe						
PA 5.16	Hailer–Gelnhausen	abgeschlossen, wird derzeit neu geprüft	offen	31.01.2005	offen	offen
PA 5.17		abgeschlossen, wird derzeit neu geprüft	offen	18.11.2004	offen	offen
3. Baustufe						
5.28	Neuhof, Linienverbesserung	abgeschlossen	21.11.2005	17.06.2005	11.2006	vsl. 2011

Teilinbetriebnahmen 2009:

– keine,

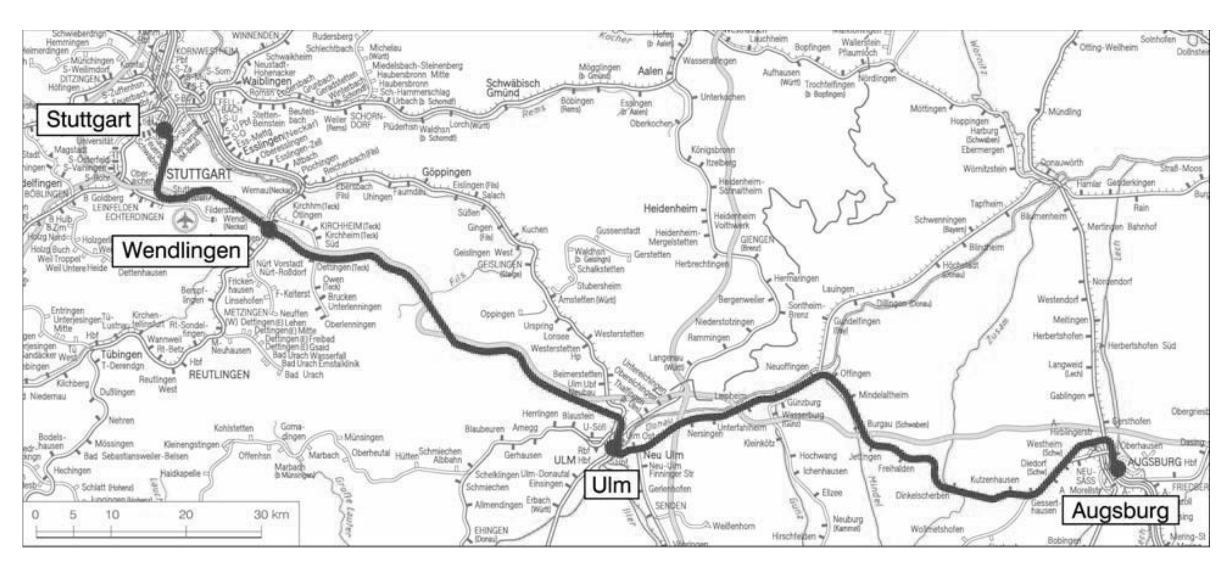
Entwurfsplanung Hailer-Gelnhausen:

– die Entwurfsplanung wird im Hinblick auf die später vorgesehene 4-Gleisigkeit nochmals überarbeitet und im Hinblick auf vermeidbare verlorene Investitionen optimiert.

Bauaktivitäten 2009:

– Umbau Bf. Neuhof, Neubau Fußgängerunterführung, Zufahrt zum EG (SÜ).

B.4.19 Projekt Nr. 20 – ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verkürzung der Reise- und Transportzeiten zwischen West- und Südosteuropa. Kapazitätserweiterung im Korridor Stuttgart–Ulm–Augsburg und damit auch Anhebung der Qualität im Nah- und Regionalverkehr,

– die Neubaustrecke zwischen Stuttgart und Ulm ist auf 250 km/h ausgelegt, der Ausbau Ulm–Augsburg auf bis zu 200 km/h.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge:	148 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit,	
– NBS:	250 km/h,
– ABS:	bis zu 200 km/h,
– Fahrzeit:	
– vor Baubeginn:	93 Min.,
– nach Bauende:	63 Min.,
– Gesamtkosten:	3 922 Mio. Euro.

Die Angaben zu den Gesamtkosten beinhalten die NBS Wendlingen–Ulm, deren Einbindung in den Knoten Stuttgart im Rahmen von Stuttgart 21 und Neu-Ulm 21, davon:

– Einbindung der NBS in den Knoten Stuttgart:	563,8 Mio. Euro,
– NBS Wendlingen–Ulm: (inkl. Ausbau Donaubrücke:	2 909 Mio. Euro, 19 Mio. Euro),
– Neu-Ulm 21:	198 Mio. Euro,
– ABS Ulm–Augsburg:	251 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Abschnitt „Stuttgart 21“ (PFA 1.1–1.6) mit NBS Stuttgart–Wendlingen						
1.1	Talquerung mit Hauptbahnhof	abgeschlossen	02.04.2009[1]	28.01.2005	*03.2010*	vsl. 2019
1.2	Fildertunnel	abgeschlossen	02.04.2009[1]	19.08.2005	vsl. 2011	vsl. 2019
1.3	Flughafenbereich mit Rohrer Kurve	abgeschlossen	02.04.2009[1]	offen	vsl. 2012	vsl. 2019
1.4	Filderbereich bis Wendlingen	abgeschlossen	02.04.2009[1]	30.04.2008	vsl. 2011	vsl. 2019
1.5	Zuführung Feuerbach, Bad Cannstatt	abgeschlossen	02.04.2009[1]	13.10.2006	vsl. 2011	vsl. 2019
1.6 a	Zuführung Ober- und Untertürkheim	abgeschlossen	02.04.2009[1]	16.05.2007	vsl. 2011	vsl. 2019
1.6 b	Abstellbahnhof Untertürkheim	In Bearbeitung	02.04.2009[1]	offen	vsl. 2011	vsl. 2019
[1] Hierin enthalten ist ein Festbetrag des Bundes in Höhe von 563,8 Mio. Euro für die Einbindung der NBS Wendlingen–Ulm in den Knoten Stuttgart. Zur Finanzierung wurden Meilensteine für die PfA 1.1 bis 1.5 vereinbart. Bei „Stuttgart 21“ handelt es sich nicht um ein Projekt des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes, sondern um ein eigenwirtschaftliches Projekt der DB AG; es wird deswegen nur nachrichtlich dargestellt.						
Abschnitt NBS Wendlingen–Ulm (PFA 2.1–2.5a2)						
2.1a/b	Albvorland	In Bearbeitung	02.04.2009	offen	vsl. 2012	vsl. 2019
2.1c	Albvorland	abgeschlossen	02.04.2009	04.2002	*11.2010*	vsl. 2019
2.2	Albaufstieg	abgeschlossen	02.04.2009	offen	vsl. 2011	vsl. 2019
2.3	Albhochfläche	abgeschlossen	02.04.2009	*03.2010*	vsl. 2011	vsl. 2019
2.4	Albabstieg	abgeschlossen	02.04.2009	offen	vsl. 2011	vsl. 2019
2.5a1	Bf Ulm Hbf	In Bearbeitung	02.04.2009	offen	vsl. 2011	vsl. 2019
2.5a2	Ausbau Donaubrücke, km 85,503–km 85,042	abgeschlossen	Vorfinanzierungsregelung mit Dritten, Teilfinanzierungen aus der SV 1 mit Bundesmitteln	27.08.2004	18.10.2004	18.11.2007
Abschnitt Neu-Ulm 21 (PFA 2.5b)						
2.5b	Neu-Ulm 21, km 85,042–km 81,940	abgeschlossen	Vorfinanzierungsregelung mit Dritten, Teilfinanzierungen aus der SV 5 mit Bundesmitteln	25.10.2001	18.09.2003	18.11.2007

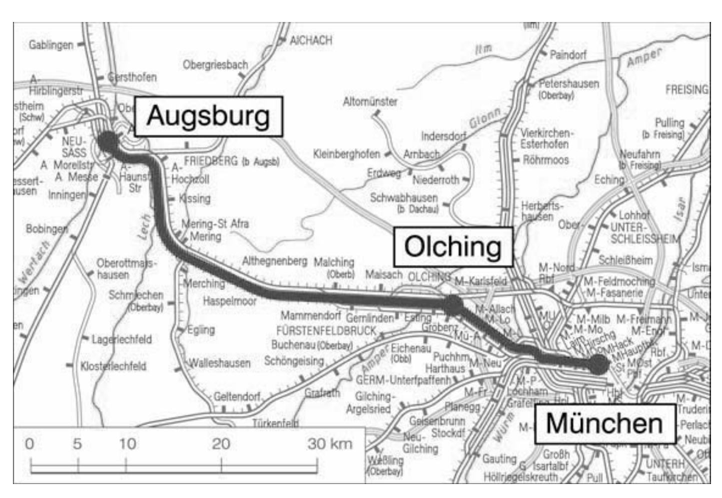
Teilinbetriebnahmen 2009:

– keine,

Bauaktivitäten 2009:

– Abschnitt Ausbau Donaubrücke (PFA 2.5a2):
  – Restleistung,
– Abschnitt Neu-Ulm 21 (PFA 2.5b):
  – Restleistung.

B.4.20 Projekt Nr. 21 – ABS Augsburg–München (1. und 2. Baustufe)



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen den Zentren in West- und Süddeutschland,
– die Ausbaustrecke Augsburg–München ist wichtiges Verbindungsstück der Europäischen Hochgeschwindigkeitsmagistrale Paris–Budapest.

Geplante Maßnahmen:

– Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 230 km/h,
– Bau von zwei zusätzlichen Gleisen zwischen Augsburg Hbf und Olching,
– Trennung des schnellen SPFV vom SPNV und SGV.

Durch die vornehmlich kapazitiven, aber auch qualitativen (230 km/h) Veränderungen sind sowohl im Fern- als auch im Regional- und Nahverkehr erhebliche Verbesserungen zu erwarten.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge:	62 km, davon
– viergleisiger Ausbau:	43 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit:	
– Schnellfahrgleise:	230 km/h,
– andere Gleise:	160 km/h,
– Fahrzeit:	
– vor Baubeginn:	30 Min.,
– nach Bauende:	28 Min.,
– Gesamtkosten:	610 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1	km 53,0–km 61,4 (Bereich Augsburg)	abgeschlossen	10.11.1997	26.02.1999	24.01.2000	08.2007
2	km 48,2–km 53,0 (Bereich Kissing)	abgeschlossen		12.08.1996	09.02.1998	03.12.2001
3	km 38,1–km 48,2 (Bereich Mering)	abgeschlossen		26.03.2001	03.11.2002	12.2008
4	km 31,7–km 38,1 (Bereich Haspelmoor)	abgeschlossen		21.03.2003	10.2007	vsl. 2011
5	km 26,3–km 31,7 (Bereich Nannhofen)	abgeschlossen		19.05.2004	04.2007	vsl. 2011
6	km 18,0–km 26,3 (Bereich Maisach/Olching)	abgeschlossen		26.11.1998	02.08.2002	vsl. 2011

Teilinbetriebnahmen 2009:

– UZ Trennung Mering,

– HGV-Gleise Olching–Mammendorf (14 km),

Bauaktivitäten 2009:

– Brücken-, Tiefbau-, Oberbau- und Schallschutzmaßnahmen sowie Maßnahmen der Streckenausrüstung LST und Oberleitung in den Planungsbereichen Mering/Althegnenberg, Haspelmoor, Nannhofen (Mammendorf) und Maisach/Olching.

B.4.21 Projekt Nr. 22 – ABS München–Mühldorf–Freilassing (1. bis 2. Baustufe)

Verkehrliche Zielsetzung:

– Erhöhung der Kapazität und Verbesserung der Verkehrsbeziehungen mit Österreich durch den Ausbau des Abschnittes zwischen München und Freilassing.

– Kapazitätssteigerung und Qualitätsverbesserung (Beförderungszeiten) für Güterverkehr des Chemiedreiecks

– Die vorgesehenen Maßnahmen ermöglichen neben einer Fahrzeitreduzierung wesentliche Verbesserungen im Regionalverkehr Südostbayerns (Taktverdichtung).

Im Ergebnis der Bedarfsplanüberprüfung wurde für dieses Projekt mit einem optimierten Projektumfang ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis erzielt. Geplante Maßnahmen nach Ergebnis Bedarfsplanüberprüfung:

1. Baustufe:

– *Erhöhung der Geschwindigkeit durch Trassenkorrekturen und Linienverbesserungen auf den auszubauenden Abschnitten*
  – *Ausbau des Bereiches München-Berg am Laim,*
  – *Zweigleisiger Ausbau eines Begegnungsabschnittes zwischen Markt Schwaben und Tüßling: Ampfing–Altmühldorf und Altmühldorf–Tüßling (ohne zweigleisige Innbrücke),*
  – *ESTW Burghausen (mit Kapazitätserweiterung) und Neubau der zweigleisigen Innbrücke bei Ehring im Rahmen des KP I,*
  – *Dreigleisiger Ausbau Freilassing–BGr DE/AT (–Salzburg),*

2. Baustufe:

– *Komplettierung zweigleisiger Ausbau zwischen Markt Schwaben und Tüßling: Markt Schwaben–Hörlkofen, Hörlkofen–Obergeislbach, Obergeislbach–Dorfen und Dorfen–Ampfing,*

– *Elektrifizierung Markt Schwaben–Tüßling–Burghausen,*

– *Teilausbau Tüßling–Freilassing durch zweigleisigen Ausbau Kirchweihdach–Tittmoning-Wiesmühl,*

– *Elektrifizierung Tüßling–Freilassing,*

– *Truderinger Kurve (eingleisig elektrifiziert).*

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 145 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 120–160 km/h,
- Fahrzeit (München Hbf–Freilassing)
  - vor Baubeginn: 82 Min.,
  - nach Bauende: 74 Min.,
- Gesamtkosten: 1 386 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Baustufe 1a	Umfahrung Berg am Laim	abgeschlossen	19.12.2002	20.03.2002	10.08.2002	15.12.2003
ESTW-UZ	Dorfen	abgeschlossen	abgeschlossen	N.N.	vor 2003	07.07.2003
Baustufe 1b 61.1	Ampfing–Mühldorf km 64,80– km 68,35 Ampfing	abgeschlossen	14.09.2005	15.05.2008	03.2008 (bvM)	*11.12.2010*
62.1	km 68,35– km 71,65 Mettenheim	abgeschlossen	14.09.2005	05.02.1993	10.2007	*11.12.2010*
63.1	km 71,65– km 72,60 Altmühldorf	abgeschlossen	14.09.2005	30.08.2007	10.2007	*11.12.2010*
64.1	km 72,60 Altmühl-dorf–km 74,8 Mühldorf; zwei-gleisig ohne Elek-trifizierung	vsl. 03.2011 abgeschlos-sen (SOB)	vsl. 2012	vsl. 2013	vsl. 2013	vsl. 2016
	ESTW Burghausen	abgeschlossen	15.09.2009	17.09.2009	29.10.2009	vsl. 2011
	Mühldorf–Tüß-ling; nur Innbrücke	abgeschlossen	APV vom 21.09.2009	*01.2010*	*19.04.2010*	vsl. 2011
	Mühldorf–Tüß-ling; zweigleisig ohne Innbrücke und ohne Elektri-fizierung	vsl. 03.2011 abgeschlos-sen (SOB)	vsl. 2012	vsl. 2013	vsl. 2013	vsl. 2016
	3. Gleis Freilas-sing–BGr DE/AT	vsl. 12.2011 abgeschlossen	offen	offen	vsl. 2013	vsl. 2015
Bau-stufe 2	Markt Schwaben–Ampfing	offen	offen	offen	offen	offen
	Elektrifizierung Markt Schwaben–Burghausen	offen	offen	offen	offen	offen
	Truderinger Kurve	offen	offen	offen	offen	offen

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Tüßling–Freilassing; Elektrifizierung und Nachrüstung ETCS	offen	offen	offen	offen	offen
	zweigleisiger Ausbau Kirchweihdach–Tittmoning-Wiesmühl	offen	offen	offen	offen	offen

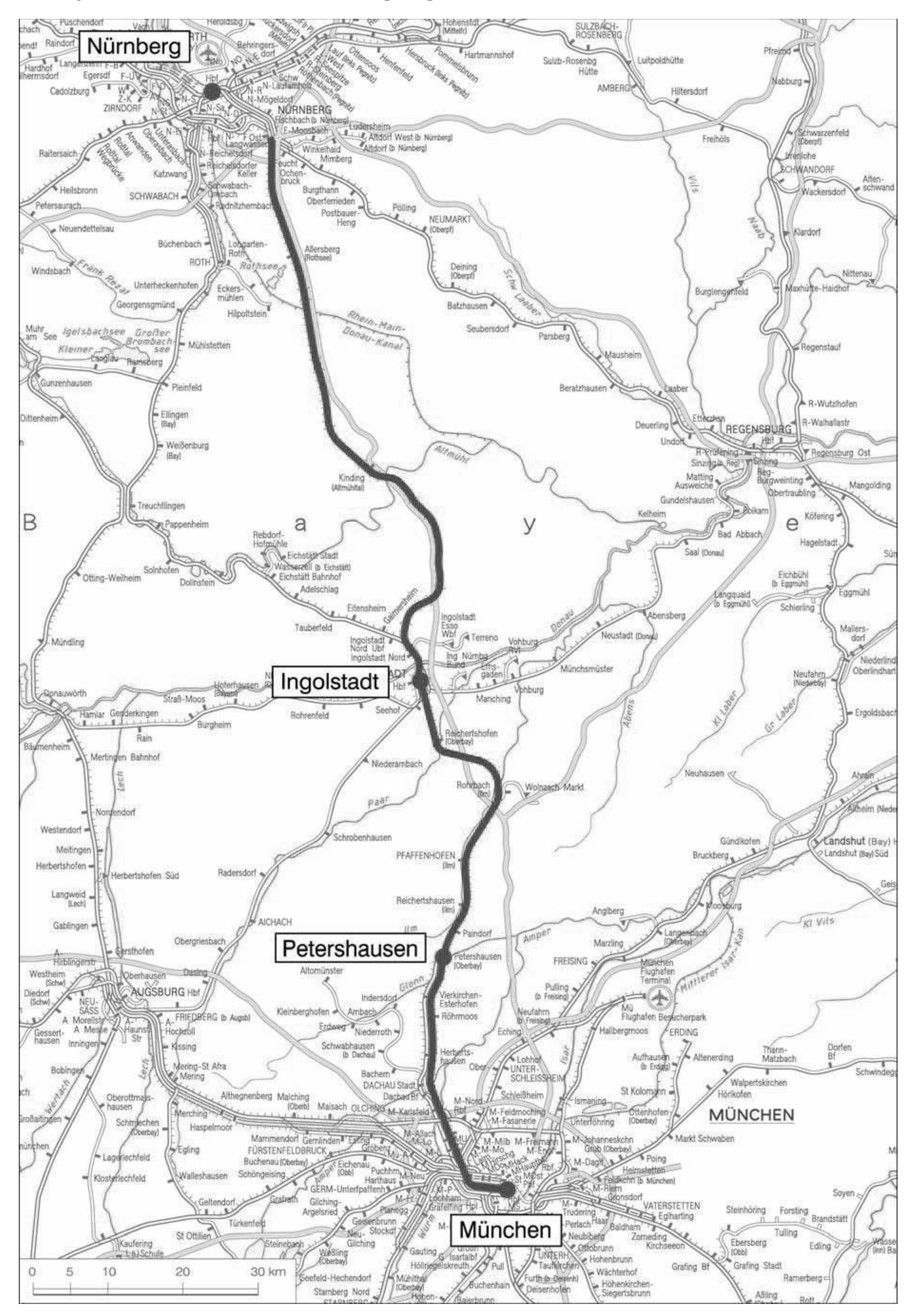
Teilinbetriebnahmen 2009:

- Ibn des ESTW-A Weidenbach;
- Ibn Hausbahnsteig und Rampenanlage im Bf Ampfing Nord,

Bauaktivitäten 2009:

- Bau des ESTW-A Weidenbach;
- Gleisbau des Neubaugleises zwischen Mühldorf und Ampfing;
- Neubau Hausbahnsteig und Rampenanlage im Bf Ampfing Nord;
- Neubau Schallschutzwände;
- Umfangreicher Kabeltiefbau im Rahmen des ESTW Burghausen.

B.4.22 Projekt Nr. 23 – NBS/ABS Nürnberg–Ingolstadt–München



Verkehrliche Zielsetzung:

- Verbesserung der Anbindung Münchens und des südbayerischen Raumes Richtung Norden, Herstellung einer leistungsfähigen Verbindung der Ballungsräume im Korridor Berlin–München bzw. auf der europäischen Achse Berlin–Verona–Mailand,
- Verkürzung der Fahrzeit Nürnberg–München auf rund eine Stunde.

NBS Nürnberg–Ingolstadt:

- Der Neubauabschnitt Nürnberg–Ingolstadt wurde für 300 km/h ausgelegt und dient sowohl dem Personen- als auch dem schnellen Güterverkehr. Die neue Strecke verläuft gemeinsam mit der Strecke Regensburg–Nürnberg bis Nürnberg-Fischbach und zweigt höhenfrei vor dem Bahnhof Feucht in südliche Richtung ab. Im weiteren Verlauf lehnt sie sich weitgehend an die BAB A 9 Berlin–München bis nördlich Ingolstadt an und schließt im Bahnhof Ingolstadt Nord an die Strecke München–Treuchtlingen an. Im Stadtbereich Ingolstadt wurde die Überquerung der Donau dreigleisig ausgebaut.

ABS Ingolstadt–München:

- Der Ausbauabschnitt Ingolstadt–München wird in folgenden Abschnitten mit den entsprechenden Parametern ausgebaut und kapazitiv aufgerüstet:
  - Ingolstadt–Rohrbach: 160 km/h,
  - Rohrbach–Petershausen: 190 km/h,
  - Petershausen–München-Obermenzing: 200 km/h,
- Im Zulauf auf München zwischen Petershausen und Obermenzing erfolgt ein drei- bzw. viergleisiger Ausbau. Die Kosten hierfür werden von Petershausen bis Dachau nach dem BSWAG finanziert. Die Finanzierung des Streckenabschnittes von Dachau bis München-Obermenzing erfolgt zu 50 Prozent über das Projekt Nr. 23 und zu 50 Prozent über den „S-Bahn-Bau- und Finanzierungsvertrag“ mit dem Freistaat Bayern über den Streckenausbau im Großraum München zur Einführung des 10-Minuten-Takts der S-Bahn München.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 171 km,
  - Nürnberg–Ingolstadt: 89 km,
  - Ingolstadt–München: 82 km,
- Baulänge: 161 km,
  - Nürnberg–Ingolstadt: 83 km,
  - Ingolstadt–München: 78 km,
- Tunnel: 9 (Gesamtlänge 27 km),
- Brücken
  - Anzahl EÜ: 120,
  - Anzahl SÜ: 28,
- Entwurfsgeschwindigkeit:
  - NBS: 300 km/h,
  - ABS: 160–200 km/h,
- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 98 Min.,
  - nach Bauende: 62 Min.,
- Gesamtkosten: 3 586 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
11	Fischbach–Feucht	abgeschlossen	19.12.1996	07.04.1994	02.04.1997	28.05.2006
21	Feucht–Allersberg	abgeschlossen		31.10.1996	03.09.1998	28.05.2006
31	Allersberg–Göggelsbuch	abgeschlossen		16.01.1998	03.09.1998	28.05.2006
32	Göggelsbuch–Lay	abgeschlossen		18.02.1998	03.09.1998	28.05.2006
41	Lay–Lohen	abgeschlossen		28.11.1997	03.09.1998	28.05.2006
42	Lohen–Großhöbing	abgeschlossen		26.01.1998	03.09.1998	28.05.2006
51	Großhöbing–Enkering	abgeschlossen		26.02.1996	03.09.1998	28.05.2006
52	Altmühltal	abgeschlossen		20.09.1996	03.09.1998	28.05.2006
53	Kinding–Denken-dorf	abgeschlossen		29.07.1994	03.09.1998	28.05.2006
61	Denkendorf (67,000)	abgeschlossen		22.04.1997	03.09.1998	28.05.2006
62	Köschinger Forst	abgeschlossen		24.06.1998	03.09.1998	28.05.2006
63	Stammham	abgeschlossen		30.01.1998	03.09.1998	28.05.2006
71	Hepberg–Lenting	abgeschlossen		29.03.1996	03.09.1998	28.05.2006
72	Ingolstadt	abgeschlossen		26.02.1999	01.07.1999	28.05.2006
11M	Ingolstadt–Ober-stimm	abgeschlossen		01.04.1996	03.09.1998	10.12.2006
24M	Bahnstromleitung Wolnzach	abgeschlossen		Maßnahme zurückgestellt		
31M2a	EÜ Schroben-hausener Straße	abgeschlossen		22.04.2005	01.10.2005	10.12.2006
31 M4	EÜ Mühlweg	abgeschlossen		31.10.2002	01.02.2003	08.02.2005
32 M	EÜ Uttenhofen	abgeschlossen		25.10.1995	01.03.1997	30.11.1998
51M	Petershausen	abgeschlossen		19.02.1999	01.04.2000	10.12.2006
61M	Esterhofen	abgeschlossen		19.11.1998	01.06.2000	10.12.2006
62M	Röhrmoos	abgeschlossen		27.10.1999	01.03.2001	10.12.2006
71M	Walpershofen–Dachau Nord	abgeschlossen		25.02.2002	20.03.2002	10.12.2006
81M	Dachau–Karlsfeld	abgeschlossen		21.02.2001	20.03.2002	10.12.2006
82M	Karlsfeld–Obermenzing	abgeschlossen		20.07.2001	20.03.2002	10.12.2006

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Zusammenfassung der Abschnitte für den Endausbau ABS Nord						
12 M (bisher 12 E)	Reichertshofen (km 80,0–km 70,0)	abgeschlossen	19.12.1996	*03.2010*	*05.2010*	vsl. 2013
23 M1 (bisher 23 E)	Rohrbach Herstel-lungRegelquer-schnitt (km 70 – km 59,6)	abgeschlossen		12.2009	vsl. 2011	vsl. 2013
23 E (neu)	Rohrbach Damm-sanierung nördlich Rohrbach km 61,54 – km 62,1	abgeschlossen		vsl. 2011	vsl. 2011	vsl. 2013
31 E1	Pfaffenhofen (km 59,6–km 52,8)	abgeschlossen		11.2005	vsl. 2011	vsl. 2013
31 M2 (bisher 31 E2)	Bf Pfaffenhofen (km 52,8 – km 48,4)	abgeschlossen		vsl. 2011	vsl. 2011	vsl. 2013
31 E2 (neu)	Pfaffenhofen, Dr.-Wirzmüller-Straße (km 48,775)	abgeschlossen		vsl. 2011	vsl. 2011	vsl. 2013
41 E	Reichertshausen (km 48,4–km 37,58)	abgeschlossen		vsl. 2011	vsl. 2011	vsl. 2013

Gesamtinbetriebnahme im Jahr 2006:

– NBS: 28. Mai 2006,

– ABS: 10. Dezember 2006 (zwischen Petershausen und München); die Realisierung des ABS-Abschnittes Nord (Ingolstadt – Petershausen) erfolgt teilweise nachlaufend (Endausbau),

Bauaktivitäten 2009:

– NBS allgemeine geringfügige Restarbeiten,

– ABS allgemeine geringfügige Restarbeiten.

B.4.23 Projekt Nr. 24 – ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau (1. Baustufe)

Verkehrliche Zielsetzung:

– Verbesserung der verkehrlichen Bedingungen sowie Kapazitätssteigerung der Relation (Stuttgart–) Ulm–Friedrichshafen–Lindau–Österreich/Schweiz durch die Beseitigung eines Engpasses auf einem eingleisigen Streckenabschnitt mit hoher Zugbelegung und Verspätungsanfälligkeit.

Geplante Maßnahmen:

– 1. Baustufe:
  – Elektrifizierung Ulm–Lindau.
– weitere Baumaßnahme:
  – Zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnitts Friedrichshafen–Lindau-Aeschach.

Im Rahmen des Internationalen Projektes Nr. 7 ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau–BGr DE/AT (2. Baustufe) sind weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Streckenqualität vorgesehen.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 124 km,

– Gesamtkosten: 140 Mio. Euro.
Quelle: PM 544/2009 des DB AG- Konzerns vom 30. November 2009; Gesamtinvestitionssumme Elektrifizierung nach Abschluss der Vorplanungen). Es ist vorgesehen, dass die Finanzierung der 1. Baustufe zu 50 Prozent aus Nahverkehrsmitteln (§ 8 Absatz 2 BSWAG, Landesanteil Baden-Württemberg) und zu 50 Prozent aus Bedarfsplanmitteln des Bundes (§ 8 Absatz 1 BSWAG) erfolgen soll.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Elektrifizierung Ulm–Lindau	offen	offen	offen	offen	offen
	Langenargen–Lindau-Aeschbach	offen	offen	offen	offen	offen

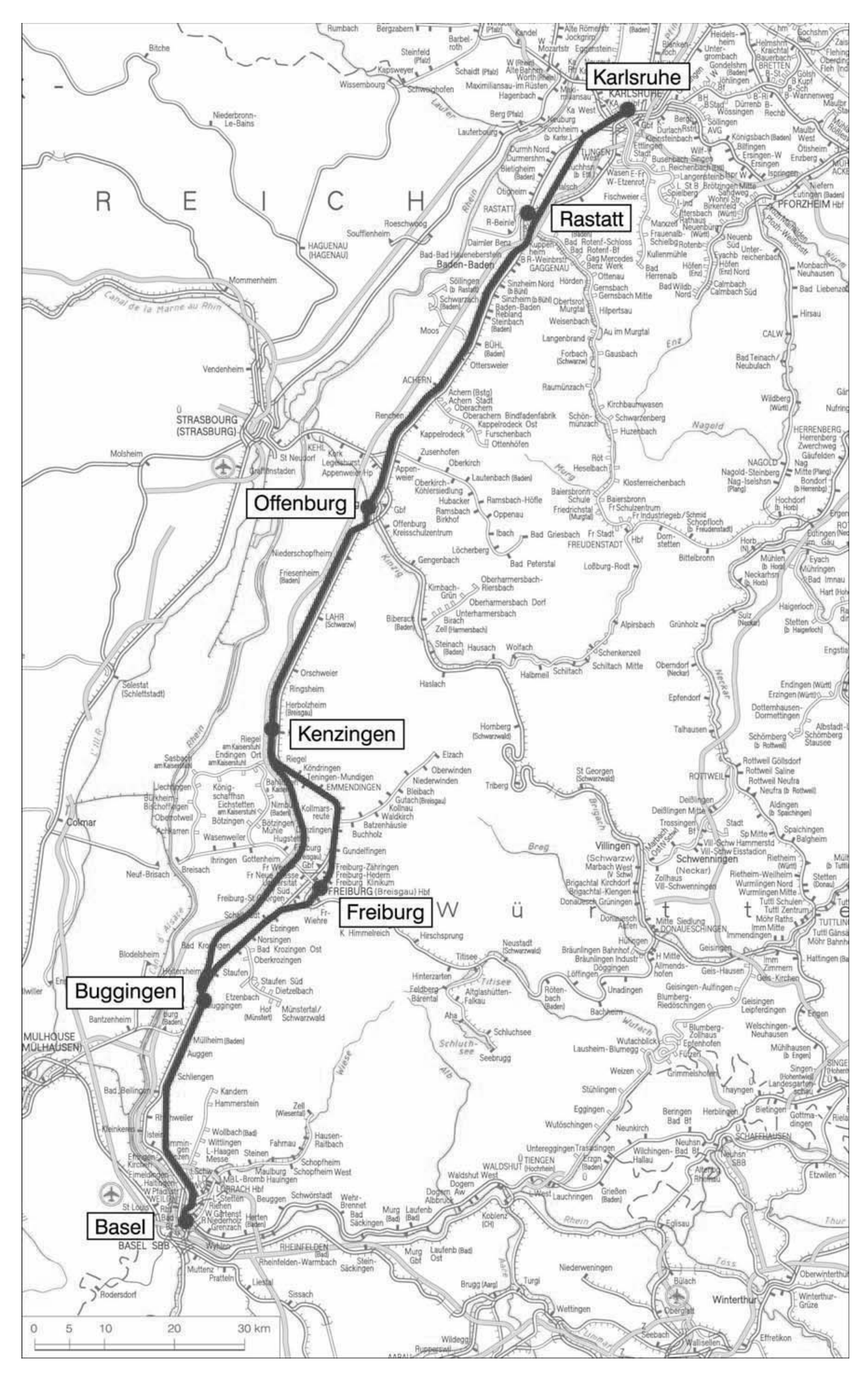
Teilinbetriebnahmen 2009:

– keine,

Bauaktivitäten 2009:

– keine.

B.4.24 Projekt Nr. 25 – ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel (1. und 2. Baustufe)



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verkürzung der Reise- und Transportzeiten. Beseitigung von Kapazitätsengpässen u. a. zur Verbesserung des Zulaufs zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz.

Geplante Maßnahmen Laufendes und fest disponiertes Vorhaben (1. Stufe):

– Viergleisiger Ausbau/Neubau Abschnitt Rastatt-Süd–Offenburg (NBS v_{max} = 250 km/h, vorhandene Rheintalbahn verbleibt bei v_{max} = 160 km/h),

Geplante Maßnahmen Neues Vorhaben (2. Stufe):

– Ausbau der Rheintalbahn Karlsruhe–Durmersheim (v_{max} = 160 km/h), Bau Abzw Basheide,

– Zweigleisiger Neubau Durmersheim (Abzw Basheide)–Rastatt (v_{max} = 250 km/h),

– Viergleisiger Ausbau/Neubau Offenburg–Kenzingen (NBS v_{max} = 250 km/h),

– Zweigleisiger Neubau (Güterumfahrung) Kenzingen–Buggingen (v_{max} = 160 km/h),

– Viergleisiger Ausbau/Neubau Buggingen–Basel einschl. Bau des zweiröhrigen 9 385 m langen Katzenbergtunnels zwischen Schliengen und Eimeldingen (NBS v_{max} = 250 km/h),

– Ausbau der Rheintalbahn Kenzingen–Freiburg–Buggingen (v_{max} = 200 km/h).

Ergänzend wurde zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Rheintalbahn im Abschnitt Offenburg–Basel zunächst das BVWP-Pilotprojekt CIR-ELKE (Computer Integrated Railroading/Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Kernnetz) realisiert.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 190 km (über Freiburg), 182 km (über Güterbahn),
  – Karlsruhe–Offenburg: 68 km,
  – Offenburg–Basel: 122 km (über Freiburg), 114 km (über Güterbahn),
– Entwurfsgeschwindigkeit
  – NBS: 250 km/h,
  – Ausbau Rheintalbahn: 200 km/h,
  – Güterumfahrung Freiburg: 160 km/h,
– Fahrzeit:
  – vor Baubeginn: 100 Min.,
  – nach Bauende: 69 Min.,
– Gesamtkosten: 5 760 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Verfahrensabläufe in den Baurechtsverfahren werden durch politische Einflussnahme, Untersuchungen von neuen Varianten (u. a. Kernforderungen der Region), Gesetzes- und Richtlinienänderungen verzögert. Daher ist eine Konkretisierung des Zeitpunktes der Planfeststellungsbeschlüsse (Baurecht) derzeit nicht möglich. Die zurückliegenden Einschätzungen mussten aus o. g. Gründen bereits mehrfach fortgeschrieben werden.

Der vom BMVBS und dem Land Baden-Württemberg eingerichtete Projektbeirat hat am 15. Juli 2010 seine 4. Sitzung abgehalten. Der Projektbeirat soll kurzfristig auf einen politischen Konsens hinarbeiten und eine möglichst einvernehmliche Lösung in Bezug auf die Kernforderungen der Region finden. Inwieweit die bisherige Planung infolgedessen geändert wird, bleibt dem Ergebnis des jeweiligen Planfeststellungsverfahrens vorbehalten.

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurf-splanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1	Karlsruhe–Rastatt Süd	abgeschlossen	offen	10.01.1998 für Tunnel (rechtskräftig) 19.03.1996 (Beschluss)	offen	offen
2–6	Rastatt Süd–Offenburg	abgeschlossen	28.07.1998	StA 2: 29.12.1997 StA 3: 13.12.1988 StA 4: 10.12.1987 StA 5: 10.06.1992 StA 6: 03.04.1990	06.1995 07.1990 12.12.1987 06.1992 08.1991	StA 2: 2004 StA 3-6: 2001
7.1	Offenburg–Offenburg Süd	offen	offen	eingeleitet	offen	offen
7.2	Hohberg–Friesenheim	offen	offen	eingeleitet	offen	offen
7.3	Lahr–Mahlberg	offen	offen	eingeleitet	offen	offen
7.4	Ettenheim–Herbolzheim	offen	offen	eingeleitet	offen	offen
8.0	Herbolzheim–Kenzingen	offen	offen	eingeleitet	offen	offen
8.1	Riegel–March	offen	offen	eingeleitet	offen	offen
8.2	Freiburg–Schallstadt	offen	offen	eingeleitet	offen	offen
8.3	Bad Krozingen–Heitersheim	offen	offen	eingeleitet	offen	offen
9.0	Buggingen–Auggen	offen	30.07.2003/ APV	eingeleitet	offen	offen
9.1	Schliengen–Eimeldingen	abgeschlossen	30.07.2003/ APV	22.11.2002	09.12.2002	vsl. 2012
9.2	Haltingen–Weil	offen	30.07.2003/ APV *sowie 13.09.2010*	*01.02.2010*	*05.02.2010*	vsl. 2017 mit PfA 9.3
9.3	Basel Bad Bf	offen	30.07.2003/ APV *sowie 13.09.2010*	offen	offen	offen
ESTW Buggingen	Buggingen	offen	30.07.2003/ APV	31.03.2005	offen	offen

Teilinbetriebnahmen 2009:

– UZ Buggingen: 8. November 2009,

Bauaktivitäten 2009:

– Abschnitt Rastatt Süd–Offenburg: Durchführung von Restmaßnahmen außerhalb der Betriebsanlagen,
– Abschnitt Durmersheim–Rastatt: bauvorbereitende Maßnahmen im Bündlungsabschnitt mit der Bundesstraße „B 36 neu“,
– Abschnitt Schliengen–Eimeldingen: Bau des Katzenbergtunnels einschl. der nördlichen und südlichen Anbindung an die bestehende Rheintalbahn.

B.4.25 Projekt Nr. 26a – Kombinierter Verkehr (1. Stufe)

Abbildung 3

Umschlagbahnhöfe und Terminals des Kombinierten Verkehrs



Ziel ist es, den steigenden Anforderungen des Marktes an die Qualität und Kapazität der Umschlagbahnhöfe (Ubf) oder Terminals des Kombinierten Verkehrs (KV) gerecht zu werden und einen wirkungsvollen Beitrag zur Entlastung der Straßen vom Güterverkehr zu leisten. Hierfür sind der Neu- und Ausbau bzw. die Modernisierung der Umschlagbahnhöfe erforderlich.

Neben dem Neu- und Ausbau von Umschlagbahnhöfen kann auch die Verbesserung der Schienenanbindung zu den Umschlageinrichtungen in den Seehäfen und der Bau von KV-Drehscheiben diesem Ziel dienen.

Die Bundesregierung fördert den Neu- und Ausbau von KV-Terminals

– der DB Netz AG nach dem BSWAG und
– von anderen privaten Unternehmen nach der „Förderrichtlinie Kombinierter Verkehr“ (März 1998–November 2002) bzw. der „Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs“ (Folgeregelung ab November 2002 bis 2011).

Projektkenndaten:

1996 wurde zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, dem Bundesministerium der Finanzen und der Deutschen Bahn AG eine 1. Sammelvereinbarung (SV6/96) über den Neu- bzw. Ausbau der sieben nachfolgend genannten KV-Terminals abgeschlossen (Wertvolumen: 162,3 Mio. Euro):

– Köln-Eifeltor,
– Großbeeren,
– Basel,
– Kornwestheim,
– Erfurt,
– Karlsruhe,
– Leipzig.

Für den weiteren Ausbau des Terminalnetzes wurde 1997 eine 2. Sammelvereinbarung (SV 6/97) über den Neu- bzw. Ausbau der sechs nachfolgend genannten KV-Terminals abgeschlossen (Wertvolumen: 86,2 Mio. Euro):

– Bremerhaven CT III,
– Frankfurt/Main Ost,
– Glauchau,
– Magdeburg-Rothensee,
– Regensburg Ost,
– Rostock-Goorsdorf.

Die Projekte Glauchau, Magdeburg-Rothensee und Rostock-Goorsdorf wurden in Abstimmung mit dem BMVBS durch die DB Netz AG nicht mehr verfolgt.

Darüber hinaus wurde eine Einzelvereinbarung für das KV-Terminal Ulm-Nord (Dornstadt) abgeschlossen.

Für die Aufnahme von Vorhaben zum weiteren Ausbau des Terminalnetzes im Rahmen des Projektes „Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (2. Stufe)“, Nr. N 29, des aktuellen Bedarfsplanes für die Bundesschienenwege, Kategorie 1b) „Neue Vorhaben“, ist eine Gesamtoptimierung der Planungen für Rangierbahnhöfe (2. Stufe) und für die Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (2. Stufe) Voraussetzung. Diese Voraussetzung wurde mit Vorlage einer entsprechenden Studie im Januar 2007 erfüllt.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
1. Sammelvereinbarung (SV 06/1996; abgeschlossen am 25.07.1996):						
	Köln-Eifeltor; 2. und 3. Realisierungsstufe	abgeschlossen	25.07.1996	vor 1997	1997	III. Quartal 2000
	Großbeeren (1. Modul, 1. Realisierungsstufe)	abgeschlossen	25.07.1996	28.06.1995	09.1996	09.1998
	Basel	abgeschlossen	25.07.1996	vor 1996	09.1996	05.1999
	Kornwestheim	abgeschlossen	25.07.1996	vor 1996	09.1996	08.1998
	Erfurt	abgeschlossen	25.07.1996	vor 1996	09.1996	03.1999
	Karlsruhe	abgeschlossen	25.07.1996	vor 1996	12.1996	05.1998
	Leipzig Wahren (1. Modul, 1. Realisierungsstufe)	abgeschlossen	25.07.1996	13.06.1995	1997	II. Quartal 2001
2. Sammelvereinbarung (SV 06/1997; abgeschlossen am 21.07.1997):						
	Bremerhafen CT III	abgeschlossen	21.07.1997	17.02.1997	2002	05.2003
	Frankfurt/Main Ost	abgeschlossen	21.07.1997	07.1995	01.2003	22.09.2004
	Regensburg Ost	abgeschlossen	21.07.1997	12.12.1996	09.1998	12.2000
weitere Sammelvereinbarungen:						
	Leipzig Wahren (1. Modul, 2. Realisierungsstufe)	abgeschlossen	SV 1/2004	11.07.1997	vor 2005	IV. Quartal 2005
	Großbeeren (1. Modul, 2. Realisierungsstufe)	abgeschlossen	SV 1/2005	17.02.2005	03.2006	22.12.2006
Einzelvereinbarung:						
	Ulm-Nord (Dornstadt)	abgeschlossen	30.09.2004	12.07.2002	10.2004	18.07.2005

Teilinbetriebnahmen 2009:

– keine,

Bauaktivitäten 2009:

– 1. Sammelvereinbarung: keine,
– 2. Sammelvereinbarung: keine,
– weitere Sammelvereinbarungen: keine,
– Einzelvereinbarung: Ulm-Nord (Dornstadt) Restarbeiten.

B.4.26 Projekt Nr. 26b – Rangierbahnhöfe (1. Stufe)

Ziel der 1. Stufe[1] ist die Reduzierung von Produktionszeiten und -kosten im Betriebsablauf der verbleibenden Rangierbahnhöfe durch Modernisierung der Zugbildungsanlagen (ZBA). Die Modernisierungsmaßnahmen bestehen im Kern aus den Elementen:

– modernste Brems- und Fördertechnik,

– rechnergesteuerte Bremsen- und Laufwegsteuerung,

– rechnergesteuerte Geschwindigkeit der funkferngesteuerten Loks für den Andrück- und Abdrückvorgang,

– rechnergesteuerte Synchronisation der einzelnen Komponenten,

– funkferngesteuerte Bremsprobe- und Luftbefüllungsanlagen.

Damit wird erreicht:

– Optimierung der Produktionsabläufe,

– Erhöhung der Leistungsfähigkeit,

– Verbesserung der Rangierqualität,

– Erhöhung der Sicherheit durch Wegfall des gefahrenträchtigen Hemmschuhlegerbetriebs.

Projekte:

Modernisierung der ZBA:

– Mannheim West/Ost-System,

– Gremberg Nord/Süd-System,

– Gremberg Süd/Nord-System,

– Hagen-Vorhalle,

– Seelze Ost/West-System.

Zur Finanzierung der Modernisierungsmaßnahmen in den 5 ZBA haben das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, das Bundesministerium der Finanzen und die DB Netz AG am 24. Juli 2001 die Sammelvereinbarung 17/2001 abgeschlossen. Das geplante Investitionsvolumen des Bundes zur Modernisierung der 5 ZBA beträgt 169,5 Mio. Euro; die Gesamtkosten werden 199 Mio. Euro veranschlagt.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Nord-Süd	Gremberg Nord/ Süd	abgeschlossen	24.07.2001	05.04.2002	05.2004	08.2009
Süd-Nord	Gremberg Süd/ Nord	abgeschlossen	24.07.2001	19.11.2007	02.2008	vsl. 2012
	Hagen-Vorhalle	abgeschlossen	24.07.2001	04.2001	09.08.2004	*01.2011*

Die Inbetriebnahme der ZBA Mannheim West/Ost-System erfolgte im Dezember 2004, die der ZBA Seelze Ost/West-System im November 2005.

[1] Im BVWP 1992 war neben einer Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. Stufe auch eine Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 2. Stufe genannt. Die dort genannte Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. Stufe wurde bis 1995 weitgehend abgeschlossen. Für die im BVWP 1992 genannte 2. Stufe wurde die Sammelfinanzierungsvereinbarung 17/2001 (1. Tranche) abgeschlossen. Der aktuelle BVWP 2003 kennt ebenfalls mehrere Stufen. Die dort genannte Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. Stufe entspricht dabei der Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 2. Stufe des BVWP 1992.

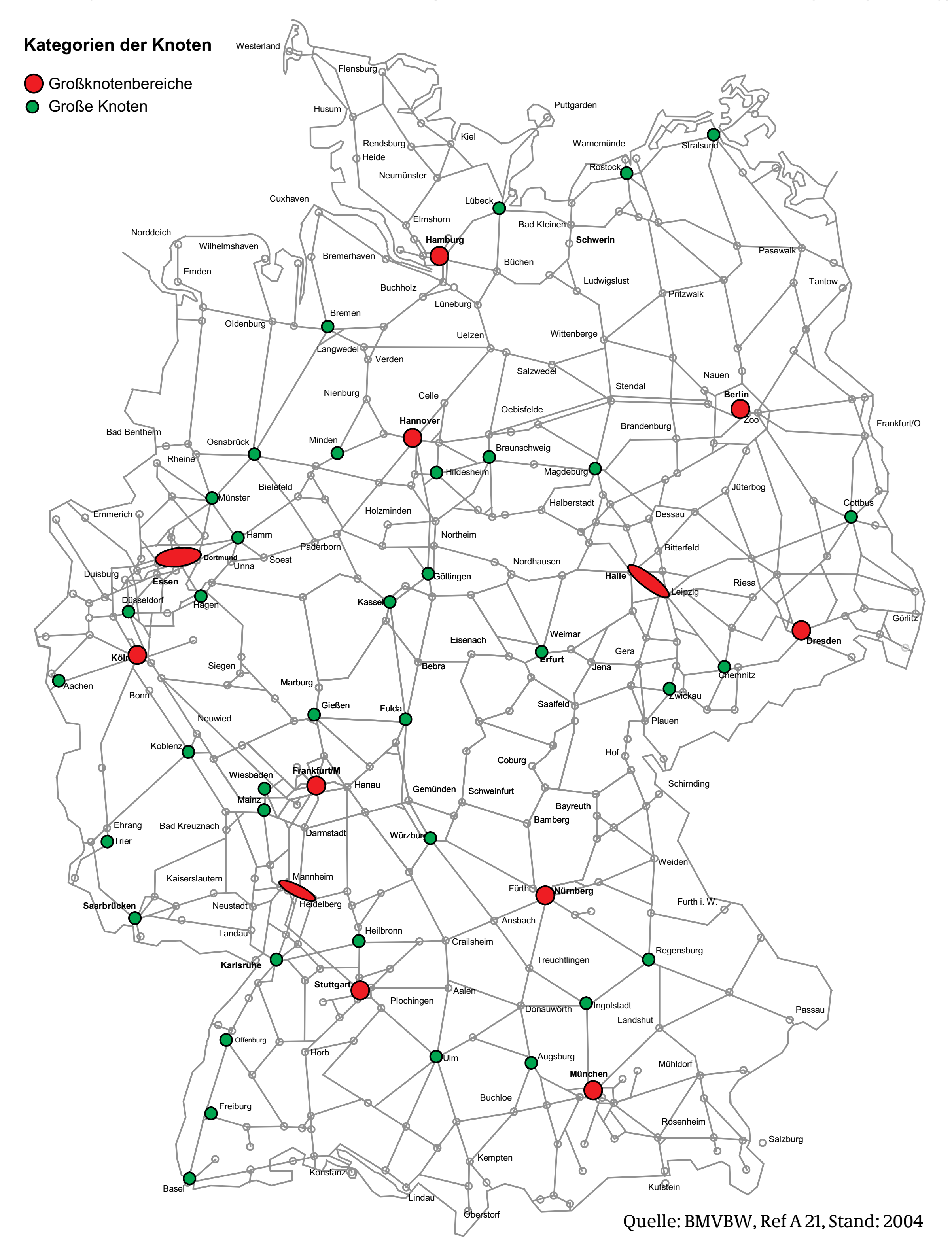
Teilinbetriebnahmen 2009:

- Gremberg Nord/Süd
  - HdF 6 (stationäter Funkteil),
  - Hdf 1 (Zentralsystem),

Bauaktivitäten 2009:

- Gremberg Nord/Süd:
  - Testbetrieb der funkferngesteuerten Abdrücklok,
  - Abnahme und Inbetriebnahme (= Beginn der Betriebserprobung) für die funkferngesteuerte Abdrücklok,
- Gremberg Süd/Nord:
  - Einbau der Förderanlagen,
  - Einbau der Richtungsgleisbremsen,
  - Einbau der Gefälleausgleichsbremsen (teilweise),
  - Kabeltiefbau/Kabelverlegung,
  - Aufbau Steuerungstechnik,
  - Inbetriebnahme der neuen Laufwegsteuerung, inkl. Talbremsensteuerung.

B.4.27 Projekt Nr. 27a – Ausbau von Knoten (1. Stufe: Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg)



Quelle: BMVBW, Ref A 21, Stand: 2004

Mit dem Ausbau von Knoten verbundene Ziele sind die Rationalisierung und Modernisierung wichtiger Personenfernverkehrsanlagen, die Verbesserung der Leistungsfähigkeit, die Senkung der Betriebskosten und die Qualitätsverbesserung der Betriebsführung.

In den Knoten sind folgende Maßnahmen geplant:

- Modernisierung und Zentralisierung der Sicherungstechnik (ESTW),
- Rationalisierung und Erneuerung der Gleisanlagen,
- Anpassung und Erweiterung der Anlagen in den Knoten zur Einbindung der ABS und NBS,
- Anpassung der Anlagen für den Reiseverkehr.

Projektkenndaten Knoten Dresden

- 1. Baustufe: ESTW Dresden Hbf,
- 2. Baustufe Endzustand Dresden Hbf
  - Rationalisierung und Optimierung Spurplan Dresden Hbf,
  - neue Anbindung Abstellbahnhof Dresden-Altstadt,
  - Anpassung der technischen Anlagen einschl. Oberleitungsanlagen; Ertüchtigung von Stützmauern; Erneuerung eines Kreuzungsbauwerks,
  - Bahnsteigneubau Dresden Hbf Mittelhalle und Neubau Haltepunkt Nossener Brücke.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	1. Stufe: Dresden, ESTW Dresden Hbf	abgeschlossen	20.10.1997	vor 1998	08.1998	28.10.2000
	2. Stufe: Endzustand Dresden Hbf	offen	offen	offen	offen	offen

Teilinbetriebnahmen 2009:

- keine,

Bauaktivitäten 2009:

- keine.

Projektkenndaten Knoten Erfurt

- ESTW Erfurt,
- Herstellung des durchrationalisierten Spurplans,
- Umbau der Personenverkehrsanlagen,
- Anpassung vorhandener Ingenieurbauwerke,
- Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen zur Einbindung der Neubaustrecken VDE Nr. 8.1 Ebensfeld–Erfurt und VDE Nr. 8.2 Erfurt–Halle/Leipzig in den Knoten Erfurt.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfspla-nung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	1. Stufe: ESTW Erfurt	abgeschlossen		vor 1999	vor 1999	03.1999
5.1	2. Stufe: Bahnhof Erfurt km 107,7–km 109,6	abgeschlossen	10.12.2004	08.09.1995	06.11.2001	vsl. 2011
5.1	Einbindung VDE 8.1/8.2 Bahnhof Erfurt, km 104,9–km 109,6	abgeschlossen	22.12.2009	08.09.1995	01.04.2009	vsl. 2017

Teilinbetriebnahmen 2009:

– keine

Bauaktivitäten 2009:

– Abschluss Bauphase II und Beginn Bauphase III von 9 Bauphasen zur Einbindung VDE 8.1/8.2.

Projektkenndaten Knoten Halle/Leipzig, 1. Ausbaustufe

– Errichtung ESTW Leipzig,

– Anpassung/Teilrationalisierung des Spurplanes im Knoten Leipzig und tangierende Maßnahmen zur Einbindung des City-Tunnels Leipzig (CTL) in den Leipziger Hauptbahnhof,

– Kreuzungsbauwerk Leipzig-Thekla,

– Zusammenhangsmaßnahmen mit der S-Bahn Halle (S)–Leipzig.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
	ESTW Leipzig, 1. Baustufe, UZ Leipzig-Ost, UZ Leipzig Hbf sowie Zusammenhangsmaßnahmen mit der S-Bahn Halle (S)–Leipzig	abgeschlossen	27.08.2001	20.10.1998	01.03.2002	19.09.2004
	Krbw Leipzig-Thekla	abgeschlossen		29.06.2001	01.03.2002	30.06.2004
	Tangierende Maßnahmen City-Tunnel Leipzig, Teil 1	abgeschlossen		01.04.2008	01.2009	vsl. 2013
	Tangierende Maßnahmen City-Tunnel Leipzig, Teil 2	abgeschlossen		17.09.2008	01.2009	vsl. 2013

Teilinbetriebnahmen 2009:

– keine,

Bauaktivitäten 2009:

– Anpassung Spurplan zur Anbindung der Nord- und Westrampe des CTL im Leipzig Hbf,

– Errichtung Kreuzungsbauwerk Mittelhalle,

– Errichtung Schaltposten Leipzig.

Projektkenndaten Knoten Magdeburg

1. Baustufe:

– ESTW Magdeburg (realisiert, Restmaßnahmen in Realisierung),

2. Baustufe:

– Umbau der Gleisanlagen im Knoten insbesondere zur Verbesserung des Güter- und Personenverkehrs:
  – Spurplanumgestaltung in Magdeburg Hbf und Bf Biederitz (nur Anpassung an vorhandenen Spurplan Infolge Neubau EÜ Ehle),
  – Oberbaumaßnahmen,
  – Erneuerung von sechs Eisenbahnüberführungen,

- Erneuerung von Oberleitungsanlagen,
- Bau eines 50 Hz-Mittelspannungsrings,
- Erneuerung der LST-Anlagen Bf Schönebeck-Salzelmen und Anbindung an die UZ Schönebeck.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1. Baustufe:						
	ESTW Magdeburg	abgeschlossen	25.06.2001	vor 2001	25.04.2001	21.03.2004[1]
2. Baustufe:						
2.1.1	01.11 Südwestkopf Magdeburg Hbf (BA 1201, BA 1207)	abgeschlossen	26.11.2007	08.12.2006	08.2007	12.2008
2.1.2	61.12 EÜ Ernst-Reuter-Allee + Güterzuggleise 10–13	abgeschlossen	26.11.2007	vsl. 2011	vsl. 2013	vsl. 2016
2.1.3	21.51 Maßnahmen aus PRA 5 (Ehlebrücke)	abgeschlossen	26.11.2007	vsl. 2011	vsl. 2011	vsl. 2013
2.1.4	31.13 Erweiterung Bf Schönebeck-Salzelmen mit ESTW-Technik	abgeschlossen	26.11.2007	*12.2010*	*08.2010*[2]	vsl. 2011
2.1.5	40.14 Weicheneinbau Bf Magdeburg-Neustadt	abgeschlossen	26.11.2007	05.2009	*01.2010*	*06.2010*
2.1.6	50.16 Bz Bf Magdeburg-Buckau, Bft MD-Fermersleben	abgeschlossen	26.11.2007	04.2009	*04.2010*	*11.2010*
2.1.7	61.11 Bf Magdeburg Hbf, Umbau Spurplan Mitte	abgeschlossen	26.11.2007	vsl. 2011	vsl. 2013	vsl. 2016
	61.19 Errichtung des Mittelspannungsringes, Abschnitt B neu (Anlagen der DB Energie GmbH)	offen				
	61.30 Anpassung der Personenverkehrsanlagen und der technischen Ausrüstung im Bf Magdeburg Hbf (Anlagen DB Station&Service AG)	offen				
2.2.1	70.11 Bf Magdeburg Hbf – Umbau Spurplan Nord	offen	26.11.2007	vsl. 2014	vsl. 2017	vsl. 2018
	70.12 Ersatzneubau EÜ Walther-Rathenau-Straße	offen				
	70.13 Ersatzneubau EÜ Lorenzweg	offen				
	70.19 Errichtung des Mittelspannungsringes, Abschnitt C (Anlagen der DB Energie GmbH)	Maßnahme wird im Zuge einer Neuordnung im PFA 2.1.7 realisiert				

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
2.3.1	80.11 Bf Magdeburg Hbf – Umbau Spurplan Süd bis Bf Magdeburg-Buckau Pbf	offen	26.11.2007	vsl. 2014	vsl. 2017	vsl. 2018
	80.12 Ersatzneubau EÜ Hallische Straße					
2.3.2	90.13 Ersatzneubau EÜ Erich-Weinert-Straße	abgeschlossen	26.11.2007	vsl. 2011	vsl. 2011	vsl. 2013

1) Datum der Gesamtinbetriebnahme: 21. März 2004: Drei Inbetriebnahmen (jeweils zu einer Unterzentrale) wie folgt: UZ Hbf am 22. März 2003; UZ Biederitz am 30. November 2003 und UZ Schönebeck am 21. März 2004

2) bauvorbereitende Maßnahmen für BÜ km 3,5; für andere Maßnahmen liegt Planfeststellungsbeschluss vor.

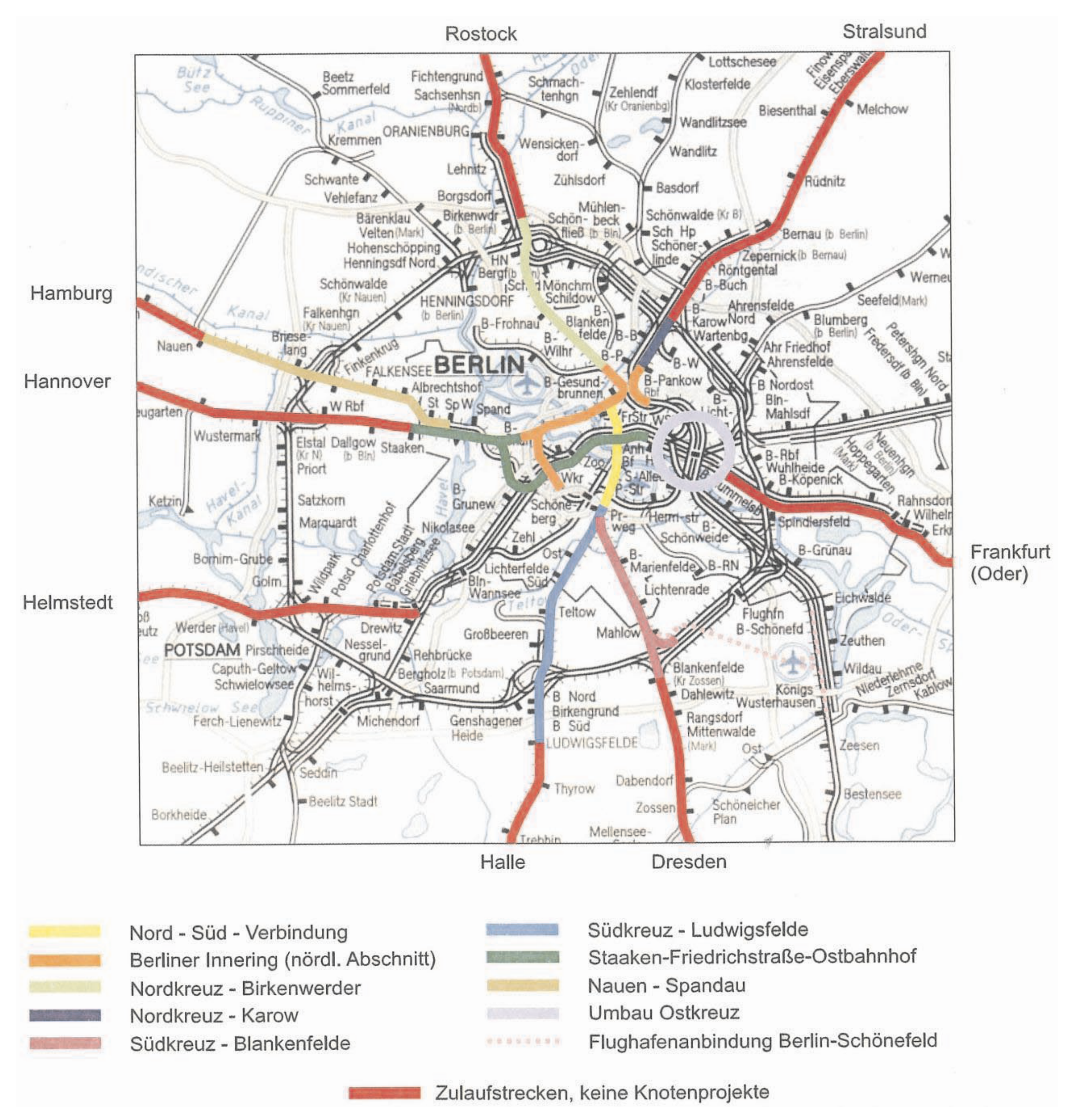
Teilinbetriebnahmen 2009:

– keine,

Bauaktivitäten 2009:

– Restleistungen Umbau Südwestkopf Magdeburg Hbf.

B.4.28 Projekt Nr. 27b – Ausbau des Knotens Berlin



Zielsetzung:

– Entwicklung eines auf die Bewältigung der Verkehrsaufgaben für die Hauptstadt Berlin und ihr Umland in Brandenburg ausgerichteten Bahnnetzes in der Stadt. Wiederherstellung und Erneuerung des teilweise stillgelegten bzw. unterbrochenen Grundnetzes der Eisenbahn in der Stadt (Zulaufstrecken, nördlicher Innenring, Stadtbahn), Neubau der Nord-Süd-Verbindung mit Untertunnelung der City und Errichtung des Hauptbahnhofs als Rückgrat des Schienenverkehrs in der Hauptstadt. Enge Abstimmung mit den parallel zu realisierenden Maßnahmen der S-Bahn Berlin.

Nord-Süd-Verbindung

Projektkenndaten:

– Viergleisiger Neubau der Nord-Süd-Verbindung vom Norddreieck am Berliner Innenring bis Prellerweg, südlich des Bahnhofes Südkreuz,

– Neubau Hauptbahnhof, Regionalbahnhof Potsdamer Platz, Bahnhof Südkreuz,

– Einbau moderner Signal- und Telekommunikationsanlagen mit Anschluss an die Betriebszentrale Berlin.
– Streckenlänge: 9,52 km,
– Ausbaugeschwindigkeit: 120 km/h (Tunnel),
– Tunnel/Trogbauwerk: 3,6 km,
– Gesamtkosten: 2 787 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
NSV	Km 1,7+52N Abzweig Wedding–km 7,7+77 Preller-weg	abgeschlossen	26.08.1997	12.09.1995	01.12.1994 (bvM)	28.05.2006

Inbetriebnahme:

– Die Inbetriebnahme erfolgte am 28. Mai 2006,

Bauaktivitäten 2009:

– Ersatzmaßnahme (LBP) Hellersdorfer Graben,
– Abwicklung von Restleistungen.

Berliner Innenring (Nördlicher Abschnitt)

Projektkenndaten:

– Wiederaufbau und Elektrifizierung ehemals vorhandener Anlagen (nördlicher Innenring von Halensee bis Schönhauser Allee, Nordkreuzbündelung der von Norden kommenden Strecken und Verteilung in Richtung Stadt),
– Lückenschluss im Zusammenhang mit dem Bau des Nord-Süd-Tunnels im zentralen Bereich,
– Streckenlänge: 33,3 km,
– Ausbaugeschwindigkeiten
  – Strecke 6107: 160 km/h (aus Richtung Spandau nach Berlin Hauptbahnhof),
  – Strecke 6081: 160 km/h (ab km 4,2 im Abschnitt Bornholmer Straße–Pankow Richtung Karower Kreuz),
  – Strecke 6170: 100 km/h (Ringgleise einschl. des 3. Gleises von Spandau nach Charlottenburg Gbf Strecke 6179),
– Gesamtkosten: 492 Mio. Euro.

Projektstand

Inbetriebnahme:

– Die Inbetriebnahme erfolgte am 28. Mai 2006,

Bauaktivitäten 2009:

– Hochrüstung UZ Nordkreuz S-Bahn,
– Kaufmännischer Projektabschluss.

Nordkreuz–Birkenwerder

Projektkenndaten:

- Zweigleisiger Wiederaufbau der so genannten „Nordbahn“ zwischen dem Bf Gesundbrunnen (Nordkreuz) und dem Berliner Außenring (Birkenwerder),
- Ausbau des Bf. Birkenwerder mit Errichtung eines separaten Regionalbahnsteiges an den Fernbahngleisen bei Beibehaltung des S-Bahnsteiges und Trennung der Stromsysteme von Fernbahn und S-Bahn.
- Streckenlänge: 18,8 km,
- Ausbaugeschwindigkeit: 160 km/h,
- Gesamtkosten: 268 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Gesundbrunnen–Berliner Außenring	Vorentwurfs-planung	offen	offen	offen	offen
	Bahnhof Birkenwerder	Vorentwurfs-planung	offen	offen	offen	offen

Teilinbetriebnahmen 2009:

- keine,
- Bauaktivitäten 2009:
- keine.

Nordkreuz–Karow

Projektkenndaten:

1. Baustufe:

- Zweigleisiger Ausbau der Fernbahn von km 4,2 bis Bf Blankenburg (km 8,79) für 160 km/h,
- Ab Bf Blankenburg bis km 10,6 eingleisige Instandsetzung,
- Erneuerung der Leit-, Sicherungs- und Telekommunikationstechnik (ESTW),
- Anschluss an Betriebszentrale Berlin,

2. Baustufe:

- Zweigleisiger Ausbau der Fernbahn ab Bf Blankenburg bis km 11,9 für 160 km/h,
- Anpassung an die Verbindungskurven im Karower Kreuz,
- Erneuerung von 5 Eisenbahnüberführungen,
- 2. Ausbaustufe des ESTW-A Karow,
- Streckenlänge: 7,7 km (1. und 2. Baustufe),
- Ausbaugeschwindigkeit: 160 km/h,
- Gesamtkosten:
  - 1. Baustufe: 49,3 Mio. Euro,
  - 2. Baustufe: 87,9 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Nordkreuz–Karow, 1. Baustufe	abgeschlossen	27.12.2001	06.2000 bis 09.2005	02.2003 bis 10.2005	28.05.2006
	Nordkreuz–Karow, 2. Baustufe	abgeschlossen	offen	vsl. 2013	vsl. 2015	vsl. 2019

Teilinbetriebnahmen 2009:

- Die Inbetriebnahme der 1. Baustufe erfolgte am 28. Mai 2006,
- 2. Baustufe: keine

Bauaktivitäten 2009:

- 1. Baustufe: keine,
- 2. Baustufe: keine.

Südkreuz–Blankenfelde

Projektkenndaten:

- Wiederaufbau und Elektrifizierung als zweigleisige Strecke, von der S-Bahn getrennte Fernbahnstrecke mit teilweiser Verlegung vorhandener S-Bahnanlagen auf Teilabschnitten,
- Bau der Mahlower Kurve (1. Gleis, 2. Gleis wird im Rahmen der Finanzierung BBI erstellt),
- BÜ-Auflösung,
- ESTW-Technik,
- Elektrifizierung Re 200,
- Umbau Bahnhof Blankenfelde,
- Streckenlänge: 14,2 km,
- Ausbaugeschwindigkeiten: 160–200 km/h,
- Gesamtkosten: 529 Mio. Euro.
- Projekterweiterung: Übernahme von Restleistungen aus den Vorhaben Nord-Süd-Verbindung und Südkreuz-Ludwigsfelde in den neuen BA 4 des Vorhabens Südkreuz-Blankenfelde (km 4,059–6,062).

Projektstand

Termine, Planungsstand:

<table>
<tr><th>Nr. PFA</th><th>Örtlichkeit</th><th>Entwurfs-planung</th><th>Abschluss FinVe</th><th>Datum PFB</th><th>Baubeginn</th><th>Inbetrieb-nahme</th></tr>
<tr><td>1</td><td>Land Berlin km 6,062 (nördl. Bf. Attilastraße)–km 12,300 (südl. EÜ Schichauweg)</td><td rowspan="3">Die vorliegende Entwurfsplanung aus 1997 wurde überarbeitet hinsichtlich Schall, Erschütterungen und LBP</td><td rowspan="3">offen</td><td>offen</td><td rowspan="3">Nach Vorliegen vollziehbarer PFB</td><td rowspan="3">Nach 4 Jahren Bauzeit</td></tr>
<tr><td>2</td><td>Land Berlin km 12,300 (südl. EÜ Schichauweg)–km 14,762 (LGr)</td><td>offen</td></tr>
<tr><td>3</td><td>Land Brandenburg km 14,762 (LGr)–km 20,262 (südl. Bf Blankenfelde), einschließlich Mahlower Kurve</td><td>offen</td></tr>
</table>

Teilinbetriebnahmen 2009:

– keine,

Bauaktivitäten 2009:

– keine.

Südkreuz–Ludwigsfelde

Projektkenndaten:

– Zweigleisiger Wiederaufbau und Elektrifizierung der Strecke,
– Errichtung von Regionalbahnhöfen in Lichterfelde Ost, Teltow und Großbeeren.
– Streckenlänge: 16,9 km,
– Ausbaugeschwindigkeiten: 160–200 km/h,
– Gesamtkosten: 190 Mio. Euro.

Projektstand

Inbetriebnahme:

– Die Inbetriebnahme erfolgte am 28. Mai 2006,

Bauaktivitäten 2009:

– Ausführung von Restleistungen.

Staaken–Friedrichstraße–Ostbahnhof

Projektkenndaten:

– Einführung der NBS/ABS Hannover–Berlin und der ABS Hamburg–Berlin im Raum Spandau,
– viergleisiger Ausbau im Bereich Ruhleben–Spandau,
– Wiederherstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit Spandau–Charlottenburg einschließlich Elektrifizierung,
– Sanierung der gemeinsamen Viaduktstrecke S-Bahn/Fernbahn Zoo–Humboldthafen–Ostbahnhof (ca. 8 km) einschließlich Elektrifizierung,
– ca. 100 Sanierungen bzw. Neubauten von Brücken, Tunneln und Durchlässen,
– Neubau Bahnhof Spandau am Standort Klosterstraße,
– Neubau Havelbrücke Spandau,
– Gleisfelderweiterung Westkopf Ostbahnhof (Verlängerung der Fernbahnsteige).
– Streckenlänge
  – Staaken–Friedrichstraße 20,8 km,
  – Friedrichstraße–Ostbahnhof 5,3 km,
– Ausbaugeschwindigkeiten:
  – Staaken–Zool. Garten 200–100 km/h fallend,
  – Zool. Garten–Ostbahnhof 60 km/h,
– Gesamtkosten 1 054 Mio. Euro.

Projektstand

– Die Inbetriebnahme erfolgte 1998,

Bauaktivitäten 2009:

– Restarbeiten, Landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Flughafenanbindung Schönefeld

Projektkenndaten:

– Bau einer ca. 15 km langen, zweigleisigen und elektrifizierten Strecke vom Berliner Außenring (BAR) über den Flughafen bis zur Strecke Berlin-Görlitz und Einbindung mit 2 eingleisigen Verbindungskurven,

– Verlängerung der bestehenden S-Bahnstrecke vom Bahnhof Schönefeld (alt) über den BAR und eine ca. 4 km lange Neubaustrecke bis zum Flughafen,

– Errichtung eines Bahnhofs unter dem Terminal mit 2 Bahnsteigen (4 Gleise Länge 405 m), für Fern- und Regionalverkehr und einem S-Bahnsteig (2 Gleise, Länge ca. 150 m) sowie einer oberirdischen eingleisigen Kehranlage für Regionalzüge,

– Bau eines gemeinsamen ca. 3,0 km langen Tunnelbauwerks für Regional-, Fern- und S-Bahnverkehr unter dem Flughafen hindurch,

– Neubau und Einbindung des 2. Gleises der Mahlower Nord-Ost-Kurve in die Dresdner Bahn (Südkreuz–Blankenfelde) und den BAR,

– Cargoanschlüsse für Luftfracht und Tanklager östlich des Flughafenbahnhofs,

– Gesamtkosten: 670 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

<table>
<tr><th>Nr. PFA</th><th>Örtlichkeit</th><th>Entwurfs-planung</th><th>Abschluss FinVe</th><th>Datum PFB</th><th>Baubeginn</th><th>Inbetrieb-nahme</th></tr>
<tr><td>Westanbindung</td><td>Berliner Außenring–Flughafen</td><td rowspan="2">abgeschlossen</td><td rowspan="4">05.09.2006</td><td>13.08.2004</td><td>07.2006</td><td>vsl. 10.2011</td></tr>
<tr><td>Mitte</td><td>unmittelbarer Flughafenbereich</td><td>13.08.2004</td><td>07.2006</td><td>vsl. 10.2011</td></tr>
<tr><td>Ostanbindung</td><td>Flughafen–Görlitzer Bahn</td><td>abgeschlossen, Fortschreibung erforderlich</td><td>19.02.2010</td><td>02.2010</td><td>vsl. 10.2011</td></tr>
<tr><td>2. Gleis Mahlower Kurve</td><td>Anbindung Dresdner Bahn</td><td>abgeschlossen</td><td colspan="3">abhängig vom Planfeststellungsverfahren Dresdner Bahn (läuft seit 1997)</td></tr>
</table>

Teilinbetriebnahmen 2009:

– Bauzustand 4a Berliner Außenring,

Bauaktivitäten 2009:

– PFA Mitte und West: Rohbau, Oberbau und Bahntechnik, Rohbau Tunnelbahnhof fertig gestellt,

– PFA Ost: zeitlich vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe in den Lebensraum geschützter Arten, bauvorbereitende Maßnahmen.

Nauen–Spandau

Projektkenndaten:

– Lückenschluss zwischen Berlin-Spandau West und Albrechtshof,

– zweigleisiger Ausbau des Abschnitts Albrechtshof–Brieselang,

– Sanierung bzw. Neubau der Ingenieurbauwerke,

– Elektrifizierung des Abschnitts Spandau–Albrechtshof,

– Modernisierung der Sicherungstechnik.

- Streckenlänge 19 km,
- Ausbaugeschwindigkeit 160 km/h,
- Gesamtkosten 189 Mio. Euro.

Projektstand

Das Vorhaben ist abgeschlossen.

Umbau Bf Ostkreuz (Fernbahnanteil)

Projektkenndaten:

- Erneuerung des Oberbaus, des Bahnkörpers sowie sämtlicher Ingenieurbauwerke, Anpassung der Ausrüstungstechnik an den geänderten Spurplan,
- Entsprechende Gestaltung für Personen mit Nutzungsschwierigkeiten,
- Errichtung von 2 Regionalbahnsteigen,
- Beseitigung spannungsloser Gleisabschnitte.
- Ausbaugeschwindigkeit: 120 km/h,
- Gesamtkosten: 155 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
PFA 1	Ostbahnhof–Ostkreuz	abgeschlossen	25.09.2006	30.10.2006	17.01.2006 (bvM)	vsl. 2017
PFA 2	Ostkreuz–Bahnbögen Rummelsburg	abgeschlossen	25.09.2006	vsl. 2011	vsl. 2012	vsl. 2017

Teilinbetriebnahmen 2009:

- Inbetriebnahme der Gleisbrücken und des neuen Regionalbahnsteiges auf dem Ring als S-Bahnsteig während der Bauzeit,

Bauaktivitäten 2009:

- Fertigstellung der Gleis- und Bahnsteigbrücke für die Fernbahn (Innenring),
- Errichtung der SÜ Kynaststraße (bis 2010).

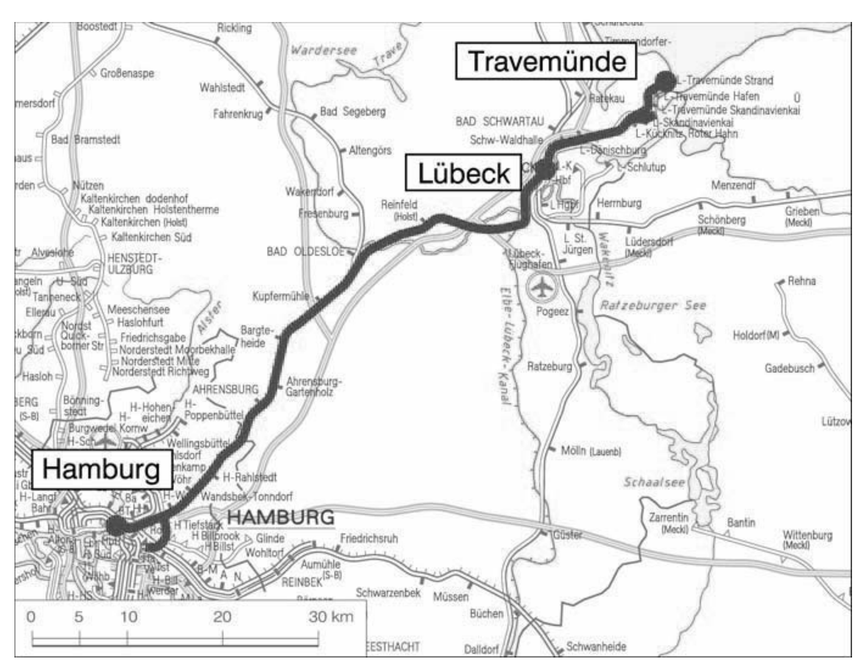
B.5 Neue Vorhaben

Tabelle 9

Vordringlicher Bedarf Schiene – Neue Vorhaben

Nr.	Maßnahmen	Anmerkung
1	ABS Hamburg–Lübeck	
2	ABS Neumünster–Bad Oldesloe	
3	ABS Oldenburg–Wilhelmshaven/Langwedel–Uelzen	
4	ABS/NBS Hamburg/Bremen–Hannover	
5	ABS Rotenburg–Minden	
6	ABS Uelzen–Stendal	
7	ABS Minden–Haste, ABS/NBS Haste–Seelze	
8	ABS Hannover–Berlin (Stammstrecke Oebisfelde–Staaken)	
9	ABS (Amsterdam–) BGr DE/NL–Emmerich–Oberhausen (1. Baustufe)	
10	ABS Hagen–Gießen (1. Baustufe)	
11	ABS Hoyerswerda–Horka–BGr DE/PL	
12	ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt	
13	NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar	
14	ABS Augsburg–München (2. Baustufe)	siehe hierzu Laufende und fest disponierte Vorhaben 21
15	ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel (2. Baustufe)	siehe hierzu Laufende und fest disponierte Vorhaben 25
16	ABS Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach/BGr DE/CZ (–Prag)	
17	ABS Luxemburg–Trier–Koblenz–Mainz	
18	ABS Berlin–Dresden (2. Baustufe)	siehe hierzu Laufende und fest disponierte Vorhaben 5
19	ABS (Venlo–) BGr DE/NL–Kaldenkirchen–Viersen/Rheydt–Rheydt-Odenkirchen	
20	ABS Düsseldorf–Duisburg	
21	ABS München–Mühldorf–Freilassing (2. Baustufe)	siehe hierzu Laufende und fest disponierte Vorhaben 22
22	ABS Münster–Lünen (–Dortmund)	
23	ABS Neu-Ulm–Augsburg	
24	ABS Berlin–Görlitz	
25	ABS Hamburg–Elmshorn (1. Baustufe)	
26	ABS Stuttgart–Singen–Grenze DE/CH	
27	ABS München–Lindau–BGr DE/AT	
28	Ausbau von Knoten (2. Stufe): Frankfurt/Main, Mannheim, München, Hamburg, Bremen	
29	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (2. Stufe) KV-Neubau: Lehrte, Nürnberg, Duisburg Ruhrort, KV-Ausbau: Hamburg, Köln, Kornwestheim, München, Regensburg, Rangierbahnhöfe: Halle, Oberhausen	
30	SPNV	Die einzelnen Vorhaben stimmt die DB AG mit den Ländern ab, siehe Textziffer B.2.4
31	Internationale Projekte nach Vorliegen der Voraussetzungen	

B.5.1 Projekt Nr. 1 – ABS Hamburg–Lübeck



Verkehrliche Zielsetzung:

– Beseitigung des kapazitiven Engpasses im Knoten Hamburg für die Durchführung des Güterverkehrs. Erweiterung der Kapazitäten der Strecke Hamburg–Lübeck und Lübeck Hbf–Lübeck-Travemünde.

Geplante Maßnahmen:

– Zweigleisiger Ausbau zwischen Hamburg-Rothenburgsort und Hamburg-Horn (v_{max} = 80 km/h), elektrifiziert,
– Zweigleisiger Ausbau Verbindungskurve Hamburg-Horn–Hamburg-Wandsbek (v_{max} = 80 km/h), elektrifiziert,
– Dreigleisiger Ausbau Hamburg-Wandsbek–Ahrensburg (v_{max} = 160 km/h),
– Elektrifizierung Hamburg–Lübeck–Lübeck-Travemünde (v_{max} = 160 km/h),
– Zweigleisiger Ausbau zwischen Schwartau Waldhalle und Lübeck-Kücknitz.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 85 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 80/160 km/h,
– Fahrzeitgewinn (nach Bauende)
  – SGV: 12,3 Min.,
  – SPNV (RE/R): 5,4/8,7 Min.,
  – SPFV (160 km/h): max. 2,6 Min.,
– Gesamtkosten: 406 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Zweigleisiger Ausbau zwischen Hamburg-Rothenburgsort und Hamburg-Horn (v_{max} = 80 km/h):						
1.1	HH-Rothenburgsort (km 19,98)–Bille (km 18,90)	abgeschlossen	09.03.2005	03.2004	11.2005	09.2007
1.2	HH-Horn (km 16,65)–Bille (km 18,90)	abgeschlossen	09.03.2005	05.2004	11.2005	09.2007
Elektrifizierung Hamburg–Lübeck/Lübeck-Travemünde (v_{max} = 160 km/h) Zweigleisiger Ausbau zwischen Schwartau Waldhalle und Lübeck-Kücknitz:						
1	Hansestadt Hamburg (km 47,025–km 62,800)	abgeschlossen	15.09.2005	10.03.2004	04.09.2006	12.2008
2	Kreis Stormarn (km 10,725–km 47,025)	abgeschlossen		18.03.2003	04.09.2006	12.2008
3	Hansestadt Lübeck (km 0,000–km 10,725)	abgeschlossen		11.03.2003	04.09.2006	12.2008
3.1	Umrichterwerk Lübeck	abgeschlossen		01.10.2007	01.10.2007	12.2008
3.2	Schwartau Waldhalle–Lübeck-Kücknitz	abgeschlossen		31.07.2008	01.08.2008	*07.2010*
4	Bereich Travemünde einschl. Skandinavienkai (km 14,300–20,650)	abgeschlossen		29.11.2007	30.11.2007	12.2008

Der zweigleisige, elektrifizierte Abschnitt Hamburg–Lübeck wurde 2008 in Betrieb genommen.

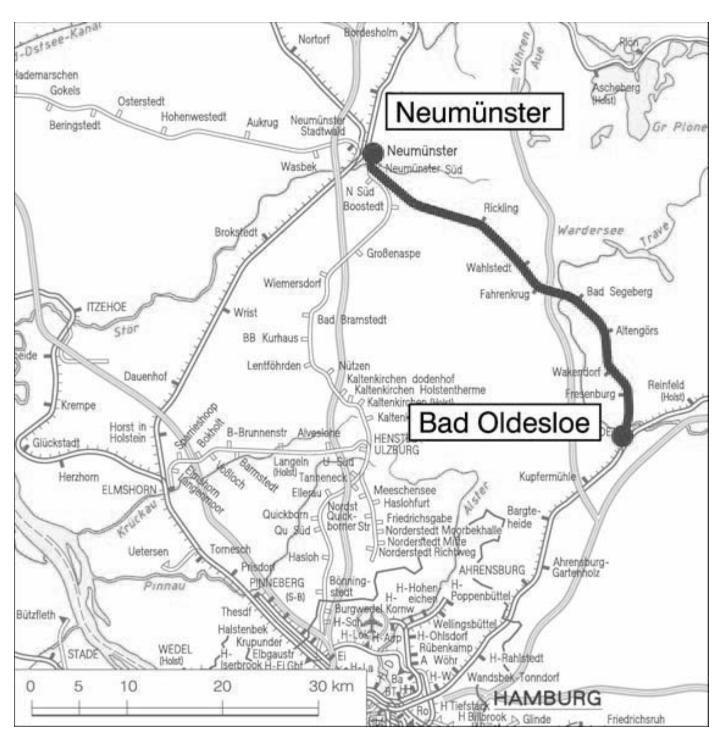
Teilinbetriebnahmen 2009:

– keine,

Bauaktivitäten 2009:

– Bauarbeiten 2. Gleis Schwartau Waldhalle–Lübeck-Kücknitz.

B.5.2 Projekt Nr. 2 – ABS Neumünster–Bad Oldesloe



Verkehrliche Zielsetzung:

– Güterumfahrung für Hamburg insbesondere zur Entlastung des Knotens Hamburg.

Geplante Maßnahmen:

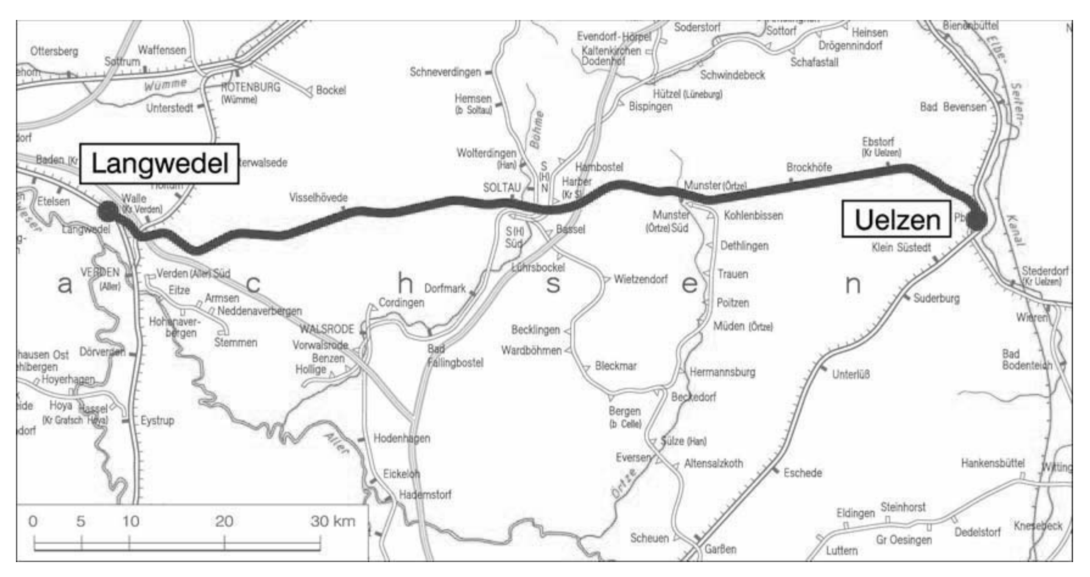
– Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung Neumünster–Bad Oldesloe.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 45 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h,
– Gesamtkosten: 304 Mio. Euro.

Aufgrund des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung kann für dieses Projekt ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis auch mit wesentlich reduziertem Umfang nicht erzielt werden. Das Vorhaben kann wegen der fehlenden Wirtschaftlichkeit derzeit nicht mit Bundeshaushaltsmitteln realisiert werden und wird derzeit nicht weiter verfolgt.

B.5.3 Projekt Nr. 3 – ABS Oldenburg–Wilhelmshaven/Langwedel–Uelzen



ABS Langwedel–Uelzen

Verkehrliche Zielsetzung:

– Qualitative und kapazitive Ertüchtigung und Verbesserung der Anbindung der Bremer Häfen an Berlin und Mitteldeutschland, Verbesserung des Nahverkehrsangebotes.

Geplante Maßnahmen:

– Ertüchtigung der Strecke für v_{max} = 120 km/h,

– Elektrifizierung,

– Bau des ESTW Soltau.

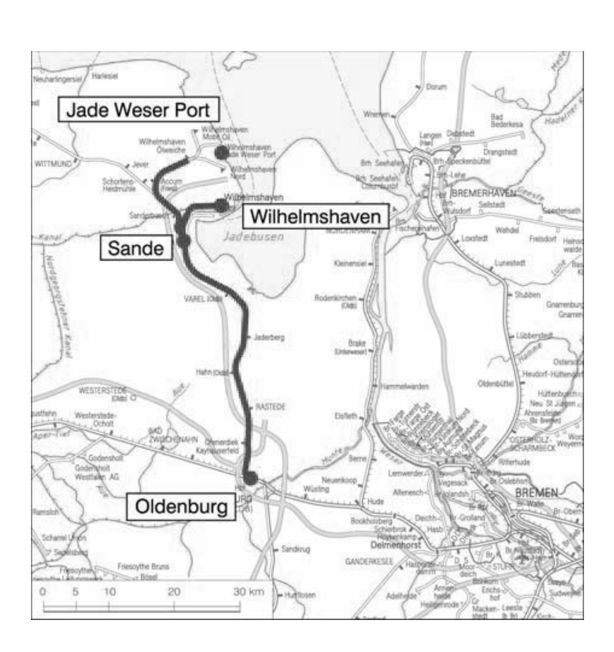
Aufgrund des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung kann für dieses Projekt ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis auch mit wesentlich reduziertem Umfang nicht erzielt werden. Das Vorhaben kann wegen der fehlenden Wirtschaftlichkeit derzeit nicht mit Bundeshaushaltsmitteln realisiert werden und wird derzeit nicht weiter verfolgt.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 97 km,

– Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h

– Gesamtkosten: 227 Mio. Euro.



ABS Oldenburg–Wilhelmshaven

Verkehrliche Zielsetzung:

– Verbesserung der Anbindung Wilhelmshavens (JadeWeserPort) durch Ertüchtigung der Strecke (durchgehende Zweigleisigkeit von Oldenburg bis Sande, Elektrifizierung) sowie Ausbau der Streckenabschnitte nördlich Sande (Sande–Weißer Floh–Ölweiche).

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 68 km,
  – Oldenburg–Sande: 45 km,
  – Sande–Wilhelmshaven: 7 km,
  – Sande–Weißer Floh–Ölweiche 16 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit 120 km/h,
– Gesamtkosten: 500 Mio. Euro
  (ohne ABS Langwedel–Uelzen sowie ohne 1. Baustufe).

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1. Baustufe:						
Wiederherstel-lung Befahrbar-keit mit 100 km/h	Oldenburg–Wilhelmshaven	abgeschlossen	SV	entfällt	03.2003	12.2003

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
2. Baustufe:						
Anbindung JadeWeserPort	LST-Ausrüstung Nordstrecke, Neubau Kreuzungsbahnhof Accum, Untergrundertüchtigung Sande–Weißer Floh.					
Planungs-abschnitt 1	Strecke 1540, km 3,6–km 5,0	begonnen	04.03.2009	vsl. 2011	vsl. 2011	vsl. 20v13
Planungs-abschnitt 2	Strecke 1540, km 0,0–km 6,0; Strecke 1532, km 0,0–km 10,6; Strecke 1553, km 0,0–km 0,6	abgeschlossen	04.03.2009	11.2009	*01.2010*	vsl. 2011
3. Baustufe:						
PFA 1	Oldenburg, Str. 1522, km 0,841–km 9,722	Vorplanung abgeschlossen	offen	vsl. 2012	offen	offen
PFA 2, Zweigleisigkeit	Rastede–Hahn, Str. 1522, km 9,722–21,236	Vorplanung abgeschlossen	offen	vsl. 2011	offen	offen
PFA 2, Elektrifizierung	Rastede–Hahn, Str. 1522, km 9,722–21,236	Vorplanung abgeschlossen	offen	vsl.2011	offen	offen
PFA 3, Zweigleisigkeit	Jaderberg–Varel, Str. 1522, km 21,236–35,200	Vorplanung abgeschlossen	offen	vsl. 2011	offen	offen
PFA 3, Elektrifizierung	Jaderberg–Varel, Str. 1522, km 21,236–35,200	Vorplanung abgeschlossen	offen	vsl. 2011	offen	offen
PFA 4	Varel–Sande, Str. 1522, km 35,200–45,374	Vorplanung abgeschlossen	offen	vsl. 2012	offen	offen
PFA 5	Sande–Wilhelms-haven, Str. 1522, km 45,374–52,351	Vorplanung abgeschlossen	offen	vsl. 2012	offen	offen
PFA 6	Sande–Oelweiche, Str. 1540, km 3,733–5,067 Str. 1552, km 0,000–10,598 Str. 1553, km 0,000–0,400	Vorplanung abgeschlossen	offen	vsl. 2013	offen	offen

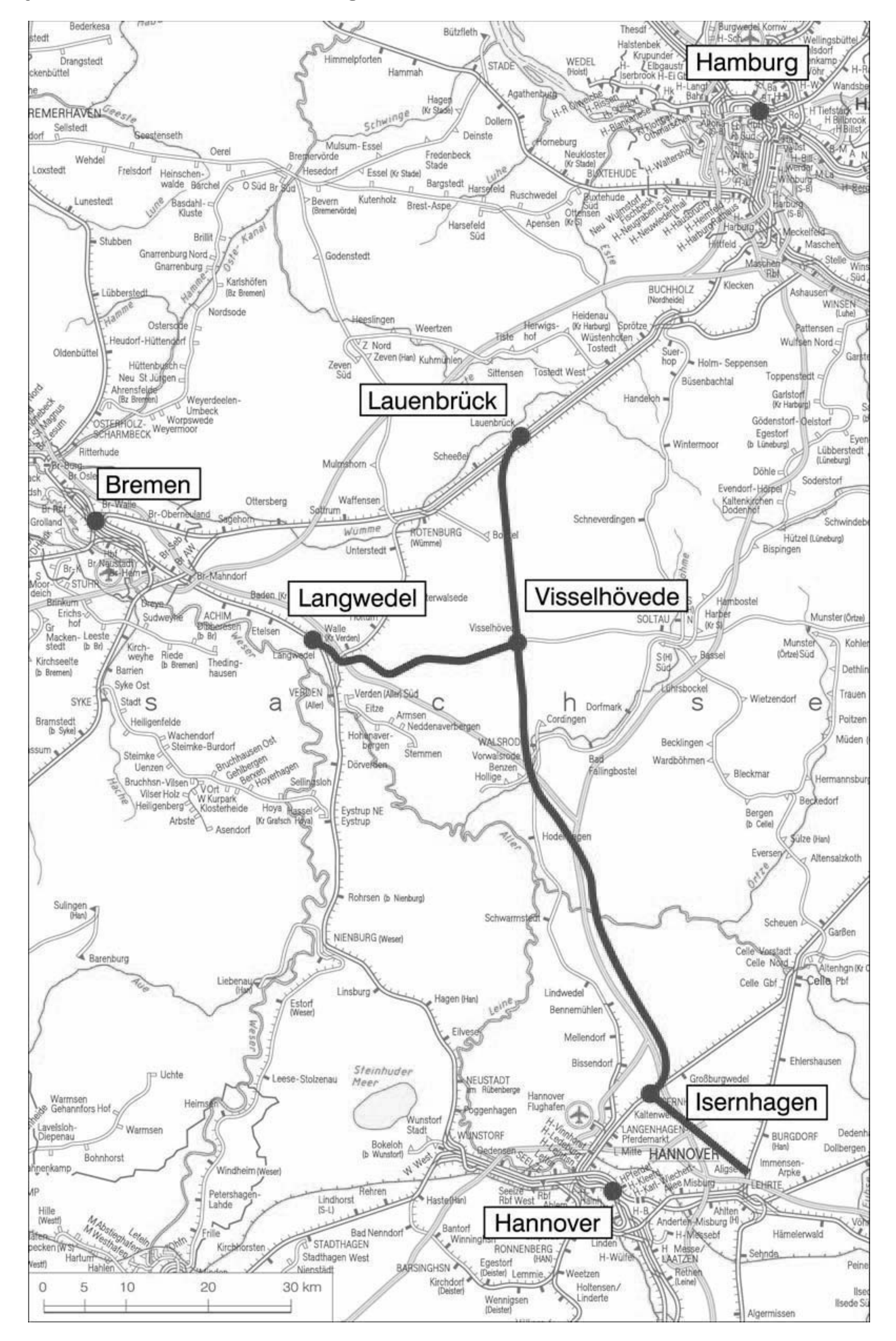
Teilinbetriebnahmen 2009:

– keine,

Bauaktivitäten 2009:

– keine.

B.5.4 Projekt Nr. 4 – ABS/NBS Hamburg/Bremen–Hannover



Verkehrliche Zielsetzung:

– Kapazitive Erweiterung der Korridore Hamburg–Hannover und Bremen–Hannover,
– Beschleunigung des Personenfernverkehrs.

Geplante Maßnahmen Neubaustrecke:

– Zweigleisige Schnellfahrstrecke für v_{max} = 250 km/h (92,1 km) zwischen Lauenbrück und Isernhagen (Hannover),
– Durchbindung der Strecke (ca. 20 km) in Richtung Lehrte mit Überführung der Strecke Hannover–Celle zur Vermeidung von Güterzugfahrten durch Hannover Hbf.

Geplante Maßnahmen Ausbaustrecke:

– Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung (22 km) für v_{max} = 160 km/h der Strecke 1960 vom Raum Visselhövede nach Langwedel für die Verbindung Bremen–Hannover.

Bahnstrom:

– Neubau einer 110-kV-Leitung sowie dreier Unterwerke.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge:
  – Lauenbrück–Isernhagen: 92 km (NBS),
  – Langwedel–Visselhövede: 22 km (ABS),
– Entwurfsgeschwindigkeit
  – NBS: 250 km/h,
  – ABS: 160 km/h,
– Fahrzeit Hamburg–Hannover
  – vor Baubeginn: 69 Min.,
  – nach Bauende: 56 Min.,
– Fahrzeit Bremen–Hannover
  – vor Baubeginn: 57 Min.,
  – nach Bauende: 50 Min.,
– Gesamtkosten: 1 496 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Schnellfahrstrecke Lauenbrück–Isernhagen	Vorentwurfs-planung ab-geschlossen	offen	offen	offen	offen
	Durchbindung der Schnell-fahrstrecke auf ca. 20 km in Richtung Lehrte					
	Visselhövede–Langwedel					
	Neubau einer 110-KV-Lei-tung sowie dreier Unterwerke					

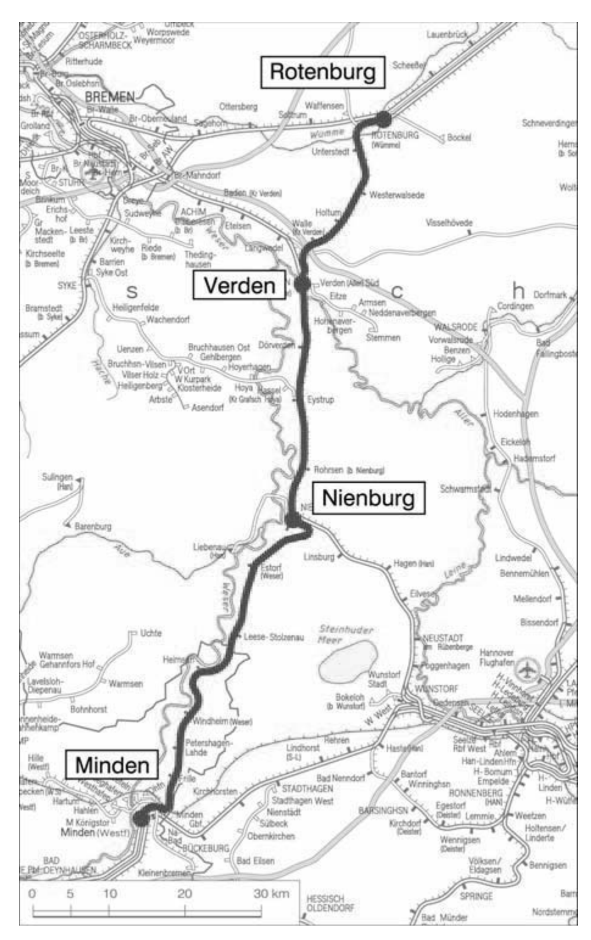
Teilinbetriebnahmen 2009:

– keine,

Bauaktivitäten 2009:

– keine.

B.5.5 Projekt Nr. 5 – ABS Rotenburg–Minden



Verkehrliche Zielsetzung:

– Entflechtung der schnellen und langsamen Verkehre: Ausbau der Strecken Hamburg–Rotenburg–Verden–Nienburg–Minden als Vorrangstrecke für Verkehre mit niedrigem Geschwindigkeitsniveau.

Geplante Maßnahmen:

– Zweigleisiger Ausbau Verden–Rotenburg,

– Zweigleisiger Ausbau Nienburg–Minden.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge
  – Verden–Rotenburg: 27 km,
  – Nienburg–Minden: 53 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h,
– Gesamtkosten: 357 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Verden–Rotenburg	Vorentwurfs-planung 1998 abgeschlossen	offen	offen	offen	offen
	Nienburg–Minden					

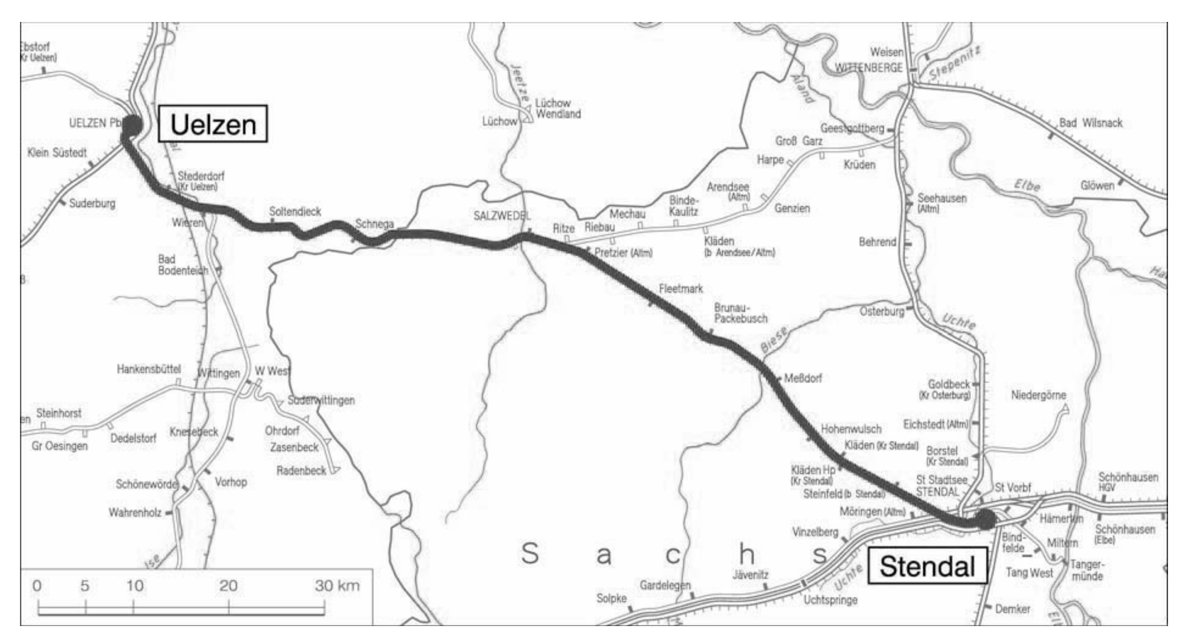
Teilinbetriebnahmen 2009:

– keine,

Bauaktivitäten 2009:

– keine.

B.5.6 Projekt Nr. 6 – ABS Uelzen–Stendal



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verbesserte Verbindung der alten und neuen Bundesländer mit der Anbindung des mitteldeutschen Raumes an die Nordseehäfen insbesondere für den Güterverkehr,
– Verbesserung im Regional- und Nahverkehr.

Geplante Maßnahmen:

– Zweigleisiger Ausbau.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 113 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h
– Gesamtkosten: 272 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Uelzen–Stendal	offen	offen	offen	offen	offen

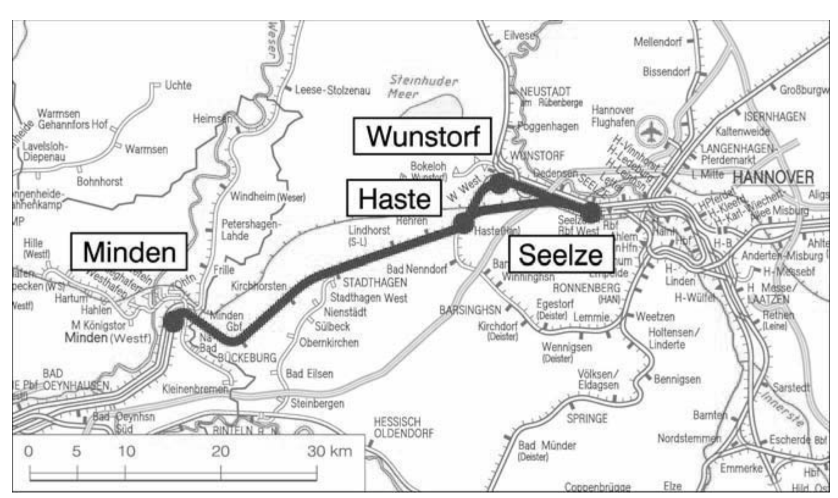
Teilinbetriebnahmen 2009:

– keine,

Bauaktivitäten 2009:

– keine.

B.5.7 Projekt Nr. 7 – Minden–Haste/ABS/NBS Haste–Seelze



Verkehrliche Zielsetzung:

- Beseitigung des zweigleisigen Engpasses Wunstorf–Minden,
- geschwindigkeitsorientierte Entmischung der Verkehre zwischen Wolfsburg/Hannover und Löhne im Korridor Berlin–Hannover–Westdeutschland
- Verkürzung der Fahrzeit.

Geplante Maßnahmen:

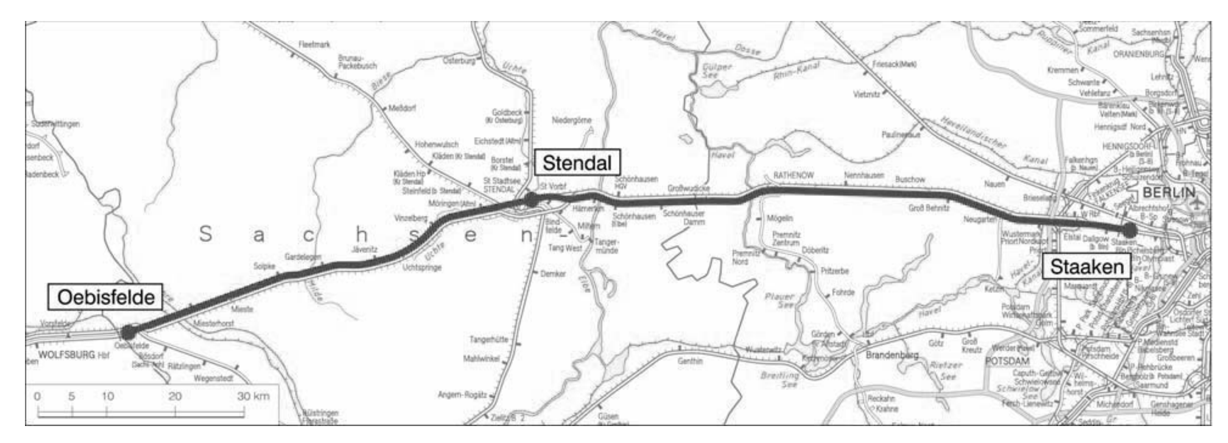
- Zweigleisiger Ausbau Minden–Haste,
- Zweigleisige Ausbau-/Neubaustrecke Haste–Seelze.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: ca. 71 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: bis zu 230 km/h,
- Gesamtkosten: 1 040 Mio. Euro.

Aufgrund des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung kann für dieses Projekt ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis auch mit wesentlich reduziertem Umfang nicht erzielt werden. Das Vorhaben kann wegen der fehlenden Wirtschaftlichkeit derzeit nicht mit Bundeshaushaltsmitteln realisiert werden und wird derzeit nicht weiter verfolgt.

B.5.8 Projekt Nr. 8 – ABS Hannover–Berlin (Stammstrecke Oebisfelde–Staaken)



Verkehrliche Zielsetzung:

– Kapazitive Erweiterung des Korridors Hannover–Berlin für den Güterverkehr durch den vollständigen zweigleisigen Ausbau der Stammstrecke,

– Verkürzung der Reisezeiten im Personennahverkehr und Verbesserung der Betriebsqualität durch die Elektrifizierung der Stammstrecke.

Geplante Maßnahmen nach Bedarfsplanüberprüfung 2010:

– *Elektrifizierung der Stammstrecke im Abschnitt Oebisfelde–Stendal–Wustermark einschließlich einer Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h,*

– *drittes Gleis im Trappenschongebiet zwischen Abzw. Bamme und Abzw. Ribbeck (Lückenschluss).*

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 141 km,

– Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,

– Gesamtkosten: 293 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Elektrifizierung Oebisfelde–Stendal	offen	offen	offen	offen	offen
	Stendal–Wustermark	offen	offen	offen	offen	offen
	drittes Gleis Abzw. Bamme – Abzw. Ribbeck	offen	offen	offen	offen	offen

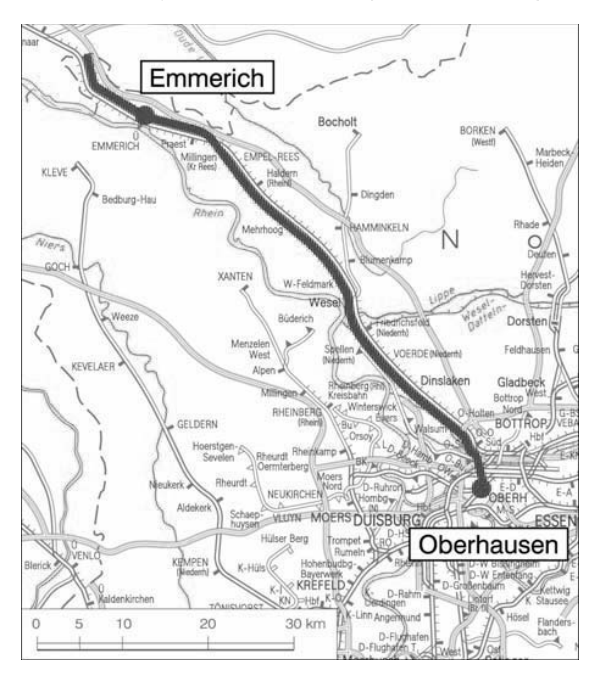
Teilinbetriebnahmen 2009:

– keine,

Bauaktivitäten 2009:

– keine.

B.5.9 Projekt Nr. 9 – ABS (Amsterdam–) Grenze DE/NL–Emmerich–Oberhausen (1. Baustufe)



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verbesserung des deutsch-niederländischen Schienengüter- und -personenverkehrs (Bilaterale Vereinbarung vom 31. August 1992).

Geplante Maßnahmen nach Bedarfsplanüberprüfung 2010:

– *Zweigleisiger, höhenfreier Neubau einer Verbindungskurve Sterkrade–Oberhausen-Grafenbusch.*

– *Erhöhung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Strecke*
  – *durch Verdichtung der Blockteilung,*
  – *durch Bau eines elektronischen Stellwerkes,*

– *Dreigleisiger Ausbau inkl. Bahnübergangsbeseitigungen.*

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 73 km,

– Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,

– Gesamtkosten: 1 342 Mio. Euro
(davon 954 Mio. Euro BSWAG sowie inkl. Investitionsanteil des Landes NW).

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
I	ESTW Emmerich ohne Blockverdichtung; Wesel–LGr	abgeschlossen	08.12.2005	01.07.2008	12.2005	vsl. 2011
II	ESTW Emmerich ohne Blockverdichtung; Oberhausen-Sterkrade–Wesel	abgeschlossen	08.12.2005	*10.2010*	*12.2010*	vsl. 2011

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
III	Blockverdichtung	abgeschlossen	08.12.2005	vsl. 2012	vsl. 2012	vsl. 2013
IV	3-gleisiger Ausbau Oberhausen–Emmerich	offen	offen	offen	offen	offen
V	Stromsystemwechsel Emmerich	offen	offen	offen	offen	offen
VI	zweigleisige Verbindungs-kurve Oberhausen-Sterkrade–Grafenbusch	offen	offen	offen	offen	offen

Die am 15. Oktober 2004 in Betrieb genommenen niveaufreien Verbindungskurven im Großraum Oberhausen wurden bei den Maßnahmen „L 01“ (Restmaßnahmen < 50 Mio. Euro) eingestellt.

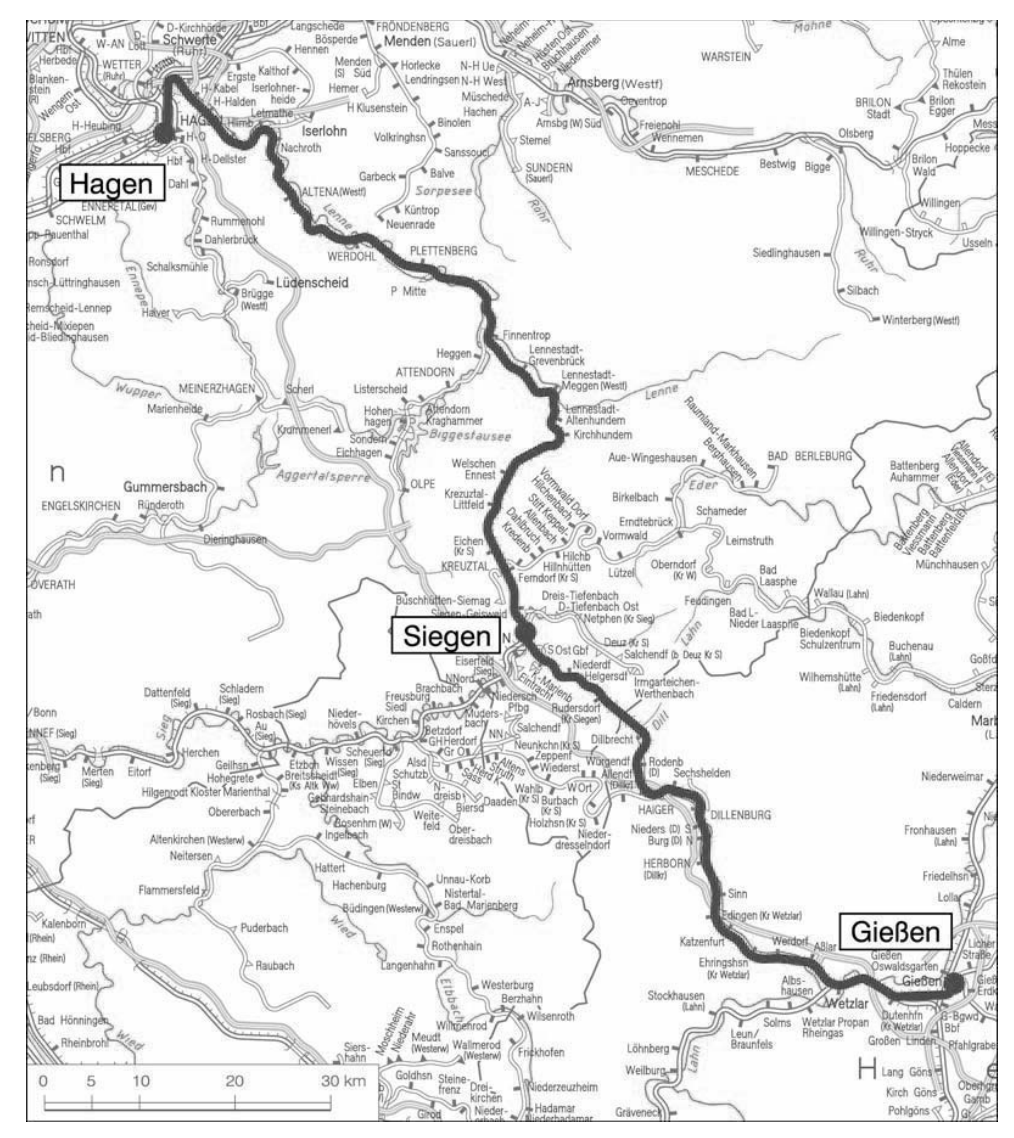
Teilinbetriebnahmen 2009:

– keine,

Bauaktivitäten 2009:

– Tiefbau/Kabeltiefbau für das ESTW Emmerich (ohne Blockverdichtung).

B.5.10 Projekt Nr. 10 – ABS Hagen–Gießen (1. Baustufe)



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verkürzung der Reisezeiten für den Personenverkehr durch Ausbau der Strecke für den Einsatz von NeiTech-Fahrzeugen.

Geplante Maßnahmen:

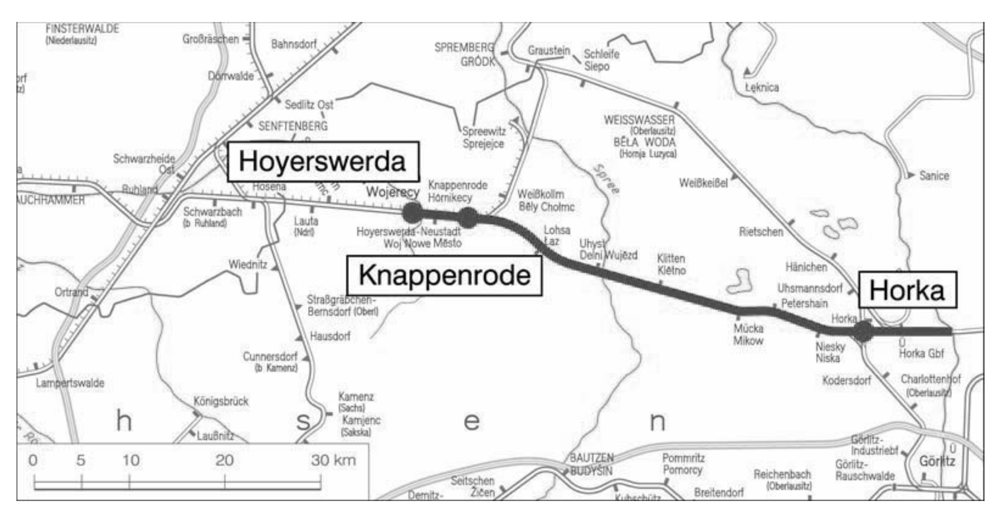
– Anpassung NeiTech für v_{max} = 160 km/h.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge:	176 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit:	bis 160 km/h,
– Fahrzeit	
– vor Baubeginn:	125 Min.,
– nach Bauende:	100 Min.,
– Gesamtkosten:	50 Mio. Euro.

Aufgrund des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung kann für dieses Projekt ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis auch mit wesentlich reduziertem Umfang nicht erzielt werden. Das Vorhaben kann wegen der fehlenden Wirtschaftlichkeit derzeit nicht mit Bundeshaushaltsmitteln realisiert werden und wird derzeit nicht weiter verfolgt.

B.5.11 Projekt Nr. 11 – ABS Hoyerswerda–Horka–Grenze DE/PL



Verkehrliche Zielsetzung:

– Erhöhung der Streckenkapazität insbesondere für den Güterverkehr zwischen Deutschland und Polen,
– Verkürzung der Transportzeiten und damit Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene.

Geplante Maßnahmen:

– Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung des Abschnitts Knappenrode–Horka–BGr DE/PL,
– Ausrüstung mit ESTW-Technik,
– Errichtung der Bahnstromversorgung.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 53 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h,
– Gesamtkosten: 346 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1	Bf Knappenrode	*06.2010*	offen	vsl. 2011	offen	offen
2a	Knappenrode–Niesky (a)	vsl. 2011	offen	vsl. 2011	offen	offen
2b	Niesky–Horka Gbf (a)	vsl. 2011	offen	vsl. 2011	offen	offen
3	Gbf Horka–BGr DE/PL	vsl. 2011	offen	vsl. 2011	offen	offen

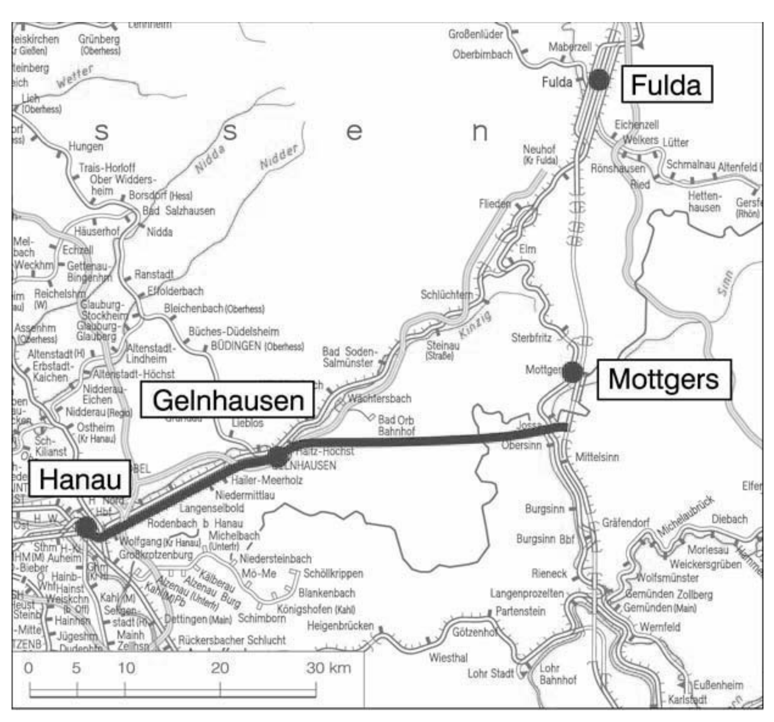
Teilinbetriebnahmen 2009:

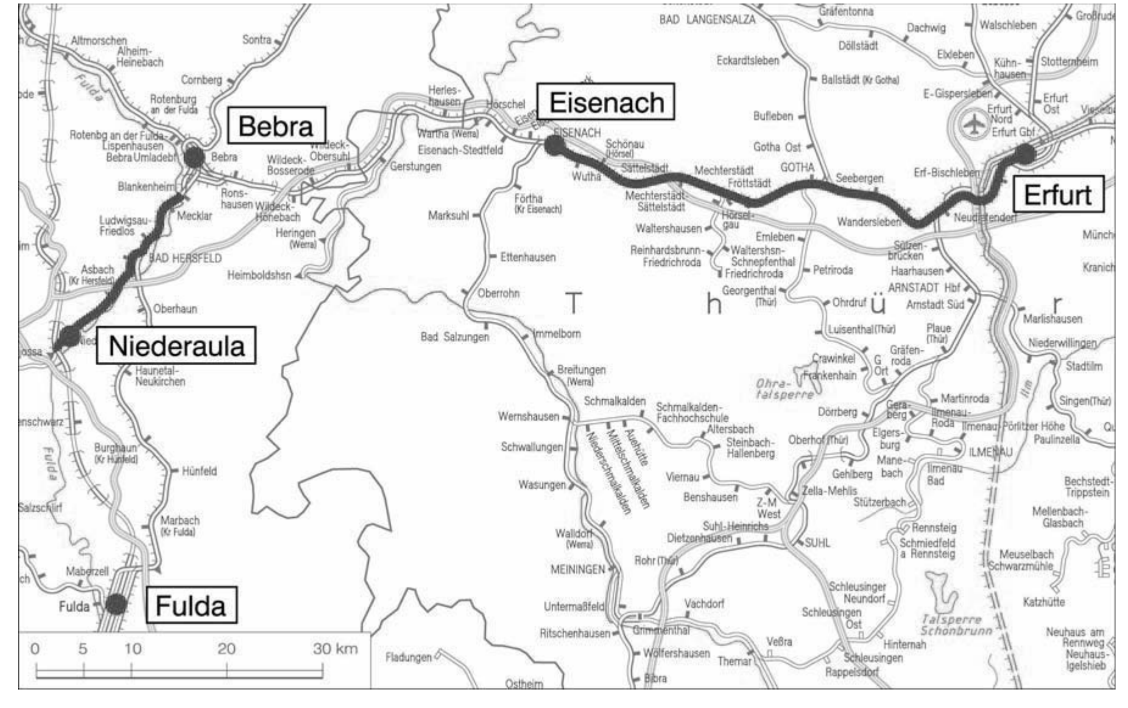
– keine,

Bauaktivitäten 2009:

– keine.

B.5.12 Projekt Nr. 12 – ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt





Verkehrliche Zielsetzung:

– Entmischung der Verkehre und damit Beschleunigung des Personenfernverkehrs.

Geplante Maßnahmen nach Bedarfsplanüberprüfung 2010:

– *viergleisiger Ausbau Hanau–Gelnhausen (v_{max} = 200 km/h),*

– *zweigleisige NBS Gelnhausen an die SFS Fulda–Würzburg mit höhenfreien Verbindungskurven in Richtung Fulda und Würzburg (v_{max} = 250 km/h),*

– *zweigleisige Verbindungskurve Niederaula (v_{max} = 160 km/h),*

– *zweigleisiger Ausbau Niederaula–Bad Hersfeld, Elektrifizierung (v_{max} = 160 km/h),*
– *viergleisiger Ausbau Bad Hersfeld–Blankenheim (v_{max} = 160 km/h),*
– *Ertüchtigung der vorhandenen zweigleisigen Strecke Eisenach–Erfurt (v_{max} = 200 km/h).*

Projektkenndaten:
– Gesamtkosten: 3 144 Mio. Euro.
– Die räumliche Lage der Streckenführung steht noch nicht fest.

Projektstand

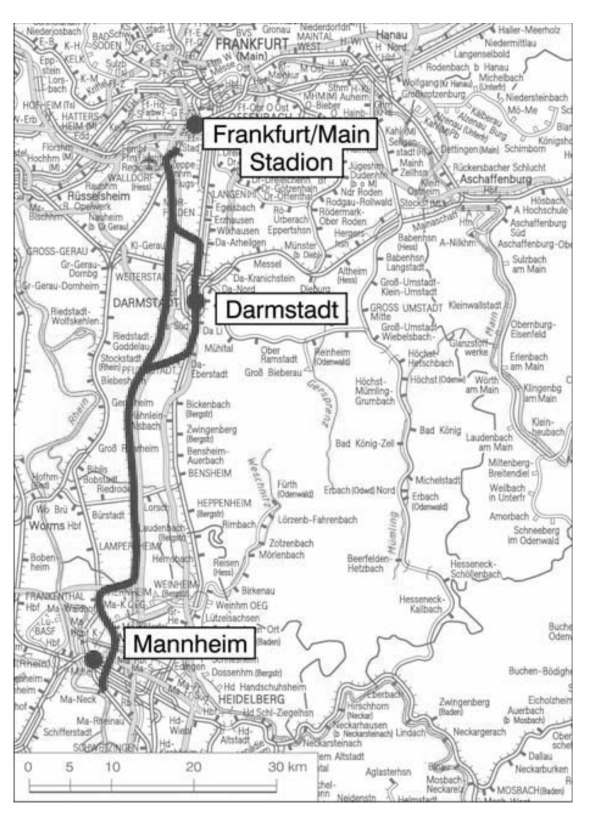
Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Hanau–Gelnhausen	Vorstudien wurden abgeschlossen	offen	offen	offen	offen
	NBS Gelnhausen–Mottgers					
	Verbindungskurve Niederaula					
	Niederaula–Bad Hersfeld					
	Bad Hersfeld–Blankenheim					
	Eisenach–Erfurt					

Teilinbetriebnahmen 2009:
– keine,

Bauaktivitäten 2009:
– keine.

B.5.13 Projekt Nr. 13 – NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar



Verkehrliche Zielsetzung:

- Lückenschluss im deutschen und europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz,
- Verkürzung der Reise- und Transportzeiten,
- Gewinn von zusätzlichen Verkehren im hochrangigen Fernverkehr auf den Relationen zwischen Köln–Frankfurt–Stuttgart–München,
- Beseitigung von Kapazitätsengpässen im Korridor Frankfurt–Mannheim zu Gunsten des Nah- und Güterverkehrs.

Geplante Maßnahmen nach Bedarfsplanüberprüfung 2010:

- *Zweigleisige Neubaustrecke Zeppelinheim–Mannheim für v_{max} = 300 km/h,*
- *eingleisige Ausschleifung aus der NBS zur Anbindung von Darmstadt Hbf (Konsenstrasse),*
- *Einbindung in die vorhandene Strecke Mannheim–Stuttgart.*

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 84 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 300 km/h,
- Gesamtkosten: 2 183 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Zeppelinheim–Mannheim	offen	offen	offen	offen	offen
	Anbindung Darmstadt Hbf	offen	offen	offen	offen	offen

Raumordnungsverfahren in Hessen und Baden-Württemberg sind abgeschlossen. Offenlage und Erörterung des ersten, nördlichsten Planfeststellungsabschnittes wurde 2009 durchgeführt.

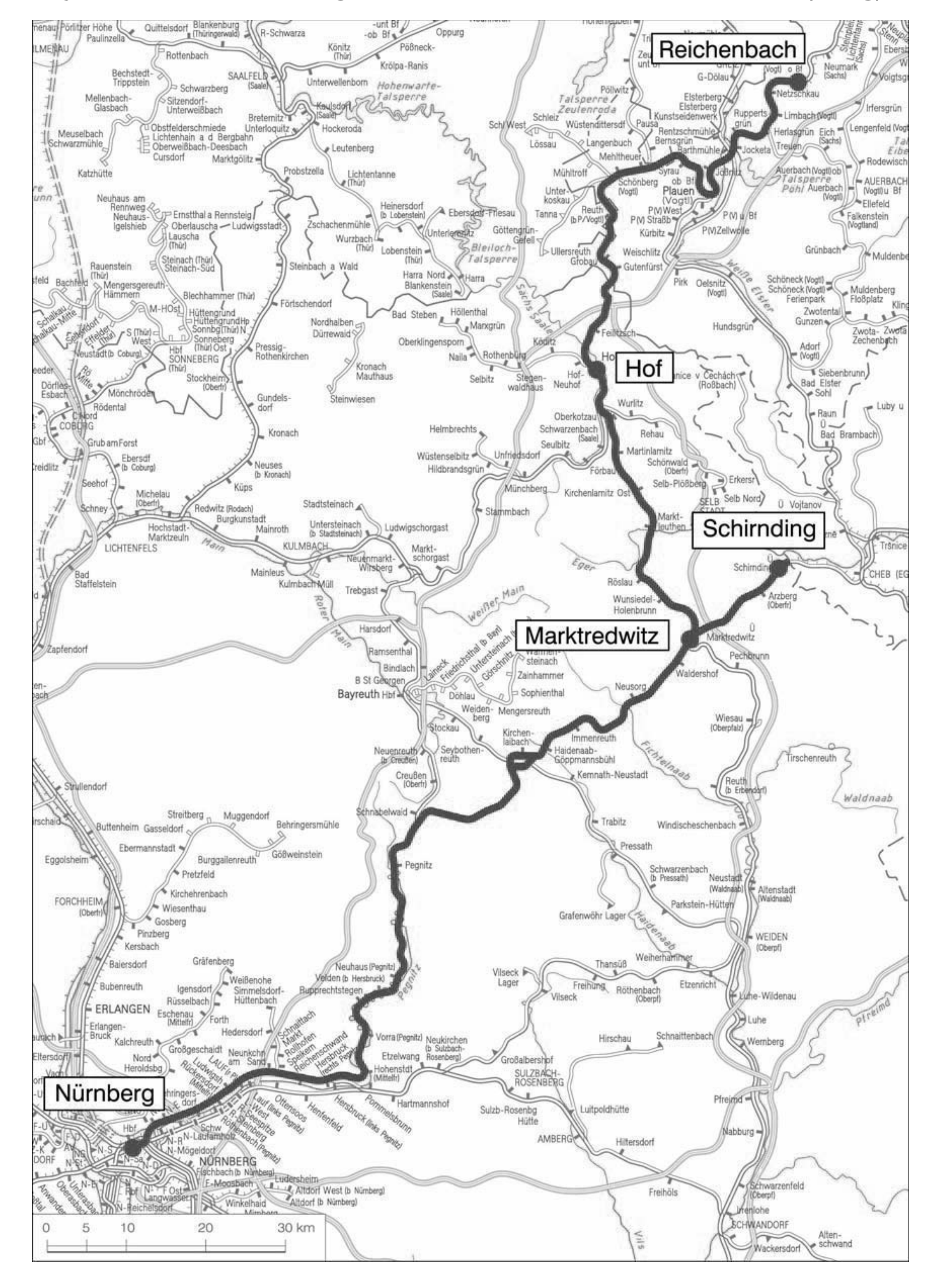
Teilinbetriebnahmen 2009:

– keine,

Bauaktivitäten 2009:

– keine.

B.5.14 Projekt Nr. 16 – ABS Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach/Grenze DE/CZ (–Prag)



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verkürzung der Fahrzeiten zwischen Nürnberg und Prag bei Einsatz von NeiTech-Zügen,

– Verbesserung der Betriebsqualität durch eine vollständige Elektrifizierung der Relationen Leipzig/Dresden–Nürnberg und Prag–Nürnberg,

– Steigerung der Verkehrsnachfrage im Schienengüterverkehr.

Geplante Maßnahmen:

- Elektrifizierung der Strecken Nürnberg–Marktredwitz–Hof–Reichenbach (Vogtl.) und Marktredwitz–BGr DE/CZ (–Eger),
- Neigetechnikertüchtigung zwischen Marktredwitz und BGr DE/CZ (–Prag).

Projektkenndaten:

- Streckenlänge
  - Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach: 240 km,
  - Marktredwitz–BGr DE/CZ: 16 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit
  - NeiTech-Fahrzeuge: 160 km/h,
  - Konventionelle Fahrzeuge: 120 km/h,
- Gesamtkosten: 467 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Nürnberg–Markt-redwitz–Hof (a)	offen	offen	offen	offen	offen
	Reichenbach (a)–Hof (e)					
1	Reichenbach (a)–Herlas-grün (e) inkl. Göltzschtal-viadukt	*abgeschlossen*	*06.07.2010*	*31.05.2010*	*21.07.2010*	vsl. 2011
2	Herlasgrün (a)–Plauen (e)	*abgeschlossen*	*06.07.2010*	vsl. 2011	vsl. 2012	vsl. 2013
3	Plauen (a)–LGr SN/BY	*abgeschlossen*	*06.07.2010*	vsl. 2011	vsl. 2013	vsl. 2013
4	LGr SN/BY–Hof (e)	*abgeschlossen*	*06.07.2010*	*05.07.2010*	*30.09.2010*	vsl. 2013
	Marktredwitz–BGr DE/CZ	offen	offen	offen	offen	offen

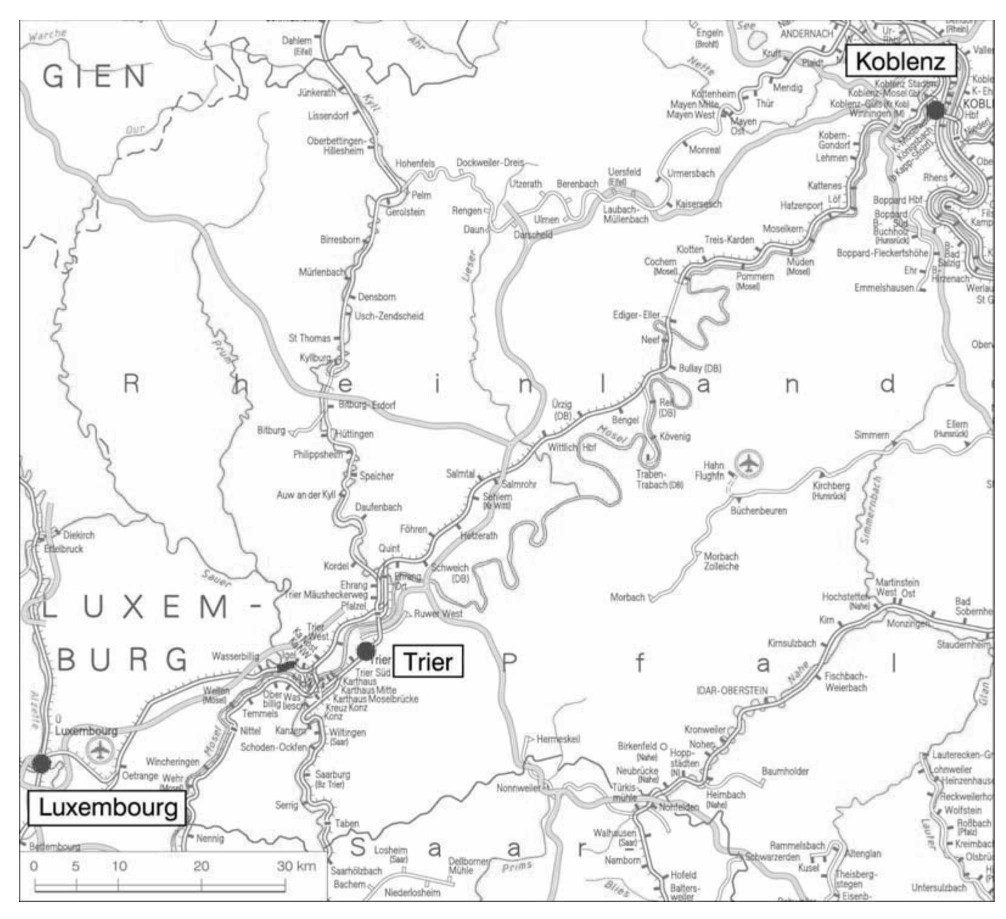
Teilinbetriebnahmen 2009:

- keine,

Bauaktivitäten 2009:

- keine.

B.5.15 Projekt Nr. 17 – ABS Luxemburg–Trier–Koblenz–Mainz



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verbesserung der verkehrlichen Bedingungen durch Optimierung der Infrastruktur in der Relation Trier–Luxemburg und Verkürzung der Reisezeit in der Relation Luxemburg–Trier–Koblenz–Mainz durch Ausbau der Strecke für den Einsatz von NeiTech-Fahrzeugen.

Geplante Maßnahmen nach Bedarfsplanüberprüfung 2010:

– *Zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnittes Igel–Igel West/Wasserbillig.*

Projektkenndaten:

– Betroffene Streckenlänge BGr LU/DE–Trier: 2 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h,
– Gesamtkosten: 19 Mio. Euro, davon
  – Bund: 10 Mio. Euro,
  – Dritte: 9 Mio. Euro.

Aufgrund des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung kann für dieses Projekt ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis nur mit wesentlich reduziertem Projektumfang erzielt werden.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Igel–Igel West	*01.2010*	offen	offen	offen	offen

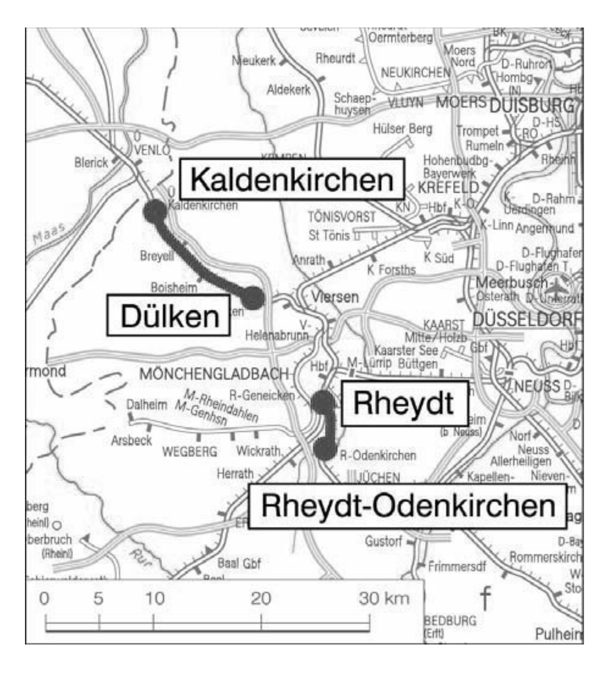
Teilinbetriebnahmen 2009:

– keine,

Bauaktivitäten 2009:

– keine.

B.5.16 Projekt Nr. 19 – ABS (Venlo–) Grenze DE/NL–Kaldenkirchen–Viersen/Rheydt–Rheydt-Odenkirchen



Verkehrliche Zielsetzung:

– Erhöhung der Kapazität für den Schienengüterverkehr zwischen den Niederlanden bzw. Belgien und Nordrhein-Westfalen und für den Schienenpersonennahverkehr.

Geplante Maßnahmen:

– Zweigleisiger Ausbau der Streckenabschnitte Kaldenkirchen–Dülken und Rheydt–Rheydt-Odenkirchen.

Projektkenndaten:

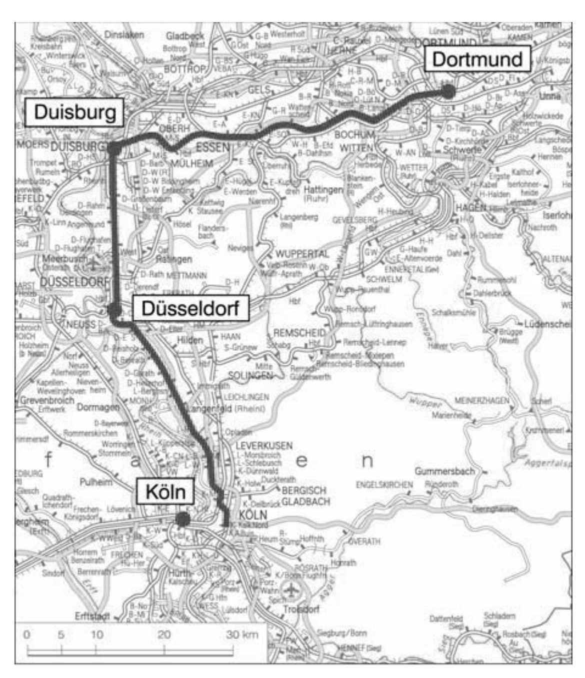
– Streckenlänge: 23 km,

– Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h,

– Gesamtkosten: 140 Mio. Euro,
davon Investitionsanteil des Bundes 50 Mio. Euro.

Aufgrund des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung kann für dieses Projekt ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis auch mit wesentlich reduziertem Umfang nicht erzielt werden. Das Vorhaben kann wegen der fehlenden Wirtschaftlichkeit derzeit nicht mit Bundeshaushaltsmitteln realisiert werden und wird nicht weiter verfolgt.

B.5.17 Projekt Nr. 20 – ABS Düsseldorf–Duisburg und Knotenausbauten Rhein-Ruhr-Express



Verkehrliche Zielsetzung:

- Beseitigung von Kapazitätsengpässen für den Personenverkehr.
- Das Erfordernis von Ausbaumaßnahmen ist im Rahmen der vom Bund beauftragten Studie zur „Entwicklung und Bewertung eines Konzeptes für den Rhein-Ruhr-Express in Nordrhein-Westfalen“ bestätigt.

Geplante Maßnahmen:

- Abschnitt Duisburg Hbf (a)–Düsseldorf-Benrath: sechsgleisiger Ausbau (ABS Düsseldorf–Duisburg),
- Abschnitt Köln – Düsseldorf-Benrath: viergleisiger Ausbau (Knoten Köln),
- Abschnitt Duisburg–Dortmund: Ergänzungsmaßnahmen (Knoten Dortmund),
- des Weiteren sind entsprechende Schallschutzmaßnahmen vorgesehen.

Projektkenndaten:

- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
- Gesamtkosten: 2 000 Mio. Euro, davon
  - sechsgleisiger Ausbau Duisburg–Düsseldorf 550 Mio. Euro,
  - Knotenmaßnahmen Köln, Düsseldorf und Duisburg: 850 Mio. Euro,
  - Knotenmaßnahme Dortmund ca. 600 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe*	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Duisburg Hbf–Düsseldorf-Benrath	begonnen	19.12.2006	offen	offen	offen
	Köln–Düsseldorf-Benrath	begonnen		offen	offen	offen
	Duisburg–Dortmund	begonnen		offen	offen	offen

* Planungsvereinbarung; Abschluss der Vorplanung erfolgte in 2009.

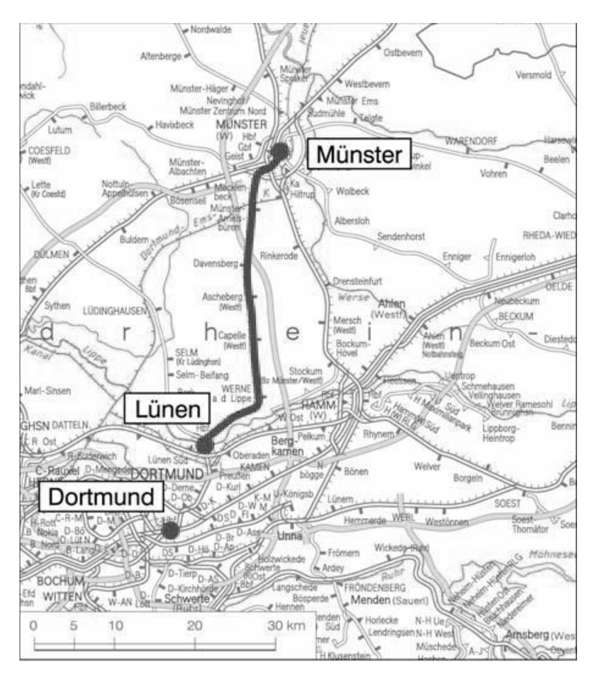
Teilinbetriebnahmen 2009:

– keine,

Bauaktivitäten 2009:

– keine.

B.5.18 Projekt Nr. 22 – ABS Münster–Lünen (–Dortmund)



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verkürzung der Reisezeiten im Schienenpersonenfernverkehr um ca. 3 Min.,

– Erhöhung der Kapazität für den Personen- und Güterverkehr.

Geplante Maßnahmen:

– Zweigleisiger Ausbau zwischen Münster und Lünen,

– Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zwischen Münster und Dortmund über Linienverbesserungen auf 200 km/h.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 42 km (Münster–Lünen),

– Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h,

– Gesamtkosten: 377 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Münster–Lünen	offen	offen	offen	offen	offen

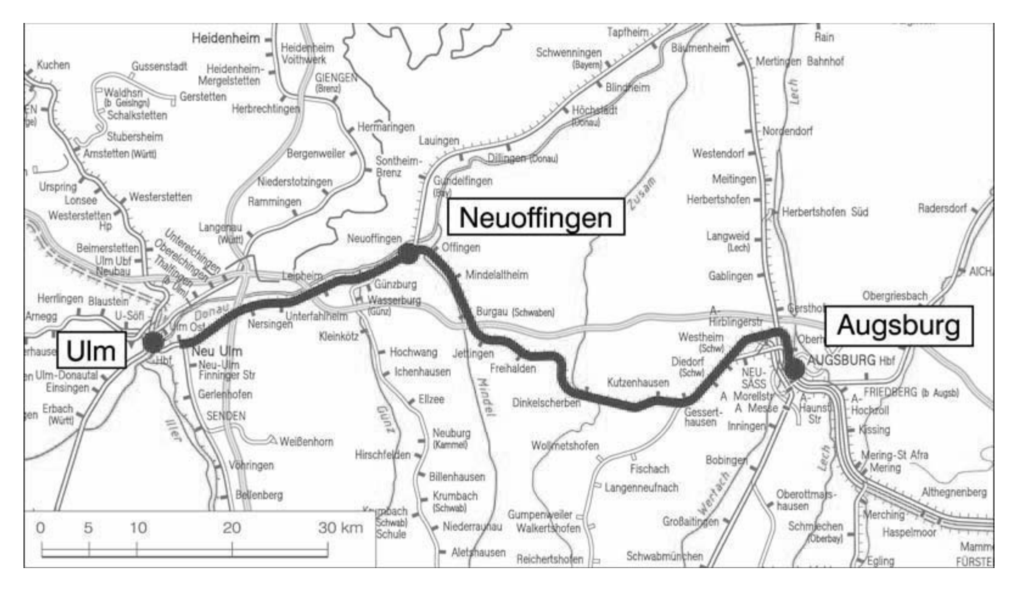
Teilinbetriebnahmen 2009:

– keine,

Bauaktivitäten 2009:

– keine.

B.5.19 Projekt Nr. 23 – ABS Neu-Ulm–Augsburg



Verkehrliche Zielsetzung:

– Kapazitätserweiterung im Korridor Stuttgart–Ulm–Augsburg,

– Verkürzung der Reisezeit im Fernverkehr und Verbesserung im Regional- und Nahverkehr durch dreigleisigen Ausbau Neu-Ulm–Neuoffingen mit v_{max} = 200 km/h.

Projektkenndaten nach Bedarfsplanüberprüfung 2010:

- *Streckenlänge:* *28 km,*
- *Entwurfsgeschwindigkeit:* *200 km/h,*
- *Fahrzeit*
  - *vor Baubeginn:* *24 Min.,*
  - *nach Bauende:* *21 Min.,*
- *Gesamtkosten:* *184 Mio. Euro.*

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Neu-Ulm–Neuoffingen	offen	offen	offen	offen	offen

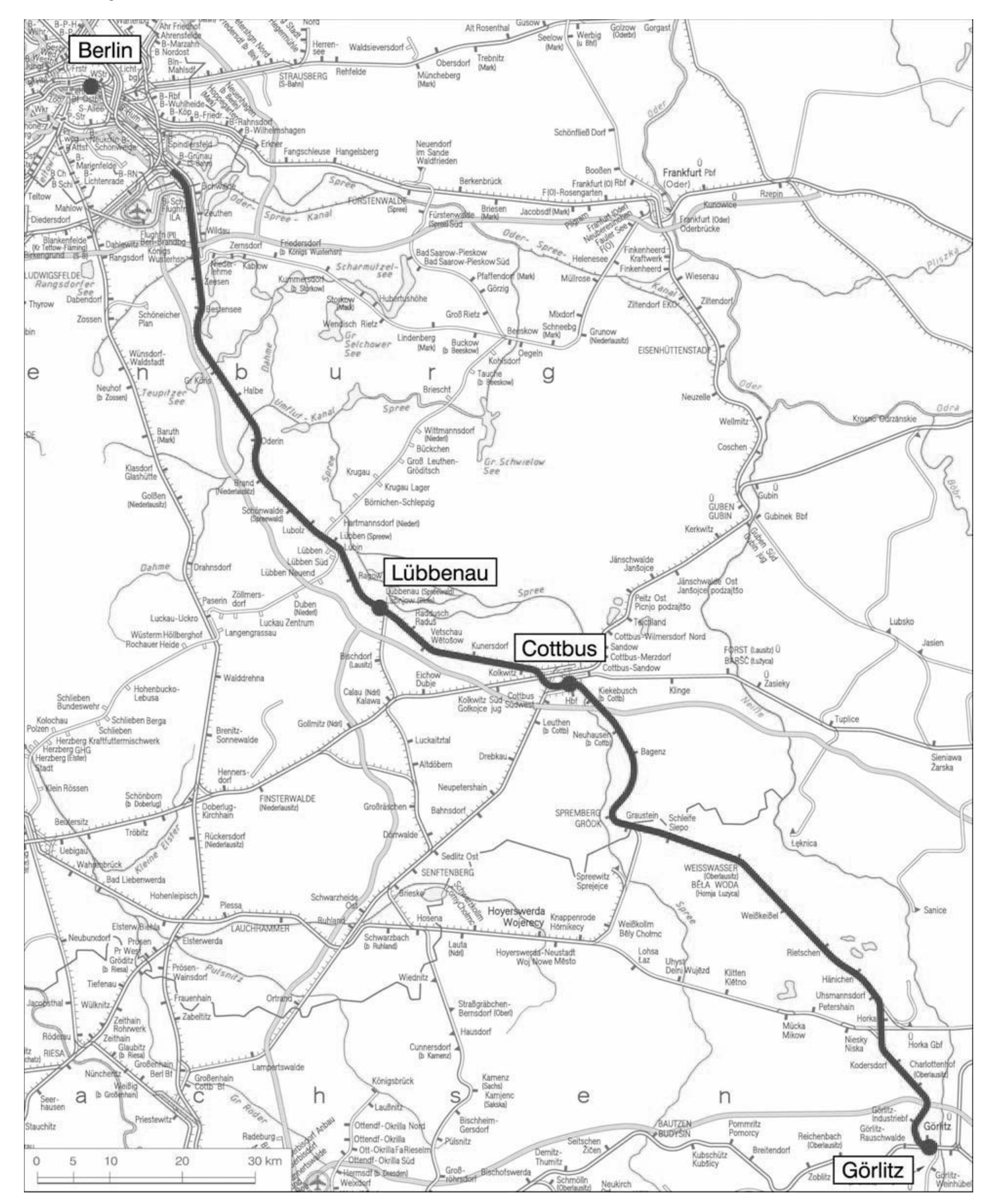
Teilinbetriebnahmen 2009:

– keine,

Bauaktivitäten 2009:

– keine.

B.5.20 Projekt Nr. 24 – ABS Berlin–Görlitz



Verkehrliche Zielsetzung:

- Verkürzung der Reise- und Transportzeiten im Schienenpersonen- und -güterverkehr,
- Erhöhung der Kapazitäten im Fern- und Nahverkehr,
- Verbesserung der Betriebsqualität durch die Elektrifizierung.

Geplante Maßnahmen nach Bedarfsplanüberprüfung 2010:

– *Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf weitgehend 160 km/h im Abschnitt Königs Wusterhausen–Lübbenau,*

– *Elektrifizierung Cottbus–Görlitz.*

Projektkenndaten:

– Streckenlänge
  – Berlin–Cottbus–Görlitz: 195 km,
  – Königs Wusterhausen–Cottbus: 58 km,
  – Cottbus–Görlitz: 93 km,
– Gesamtkosten: 242 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Lübbenau (a)–Cottbus (a) Erhöhung Strecken-geschwindigkeit[1]	2008	(2000)	II/2008	07.2008	12.2008
BA 1.2/2.0	Königs Wuster-hausen–Lübbenau	abgeschlossen	28.10.2009	*09.07.2010*	*19.01.2010 (bvM)*	vsl. 2011
BA 2.0	Brand (a)–Lübbe-nau km 60,695–km 86,136	abgeschlossen	28.10.2009	*09.07.2010*	*19.01.2010 (bvM)*	vsl. 2011
	Elektrifizierung Cottbus–Görlitz	offen	offen	offen	offen	offen

[1] Realisierung als Bestandsnetzmaßnahme Juli bis Dezember 2008 ist abgeschlossen (Finanzierung über Bestandsnetz-Finanzierungsvereinbarung).

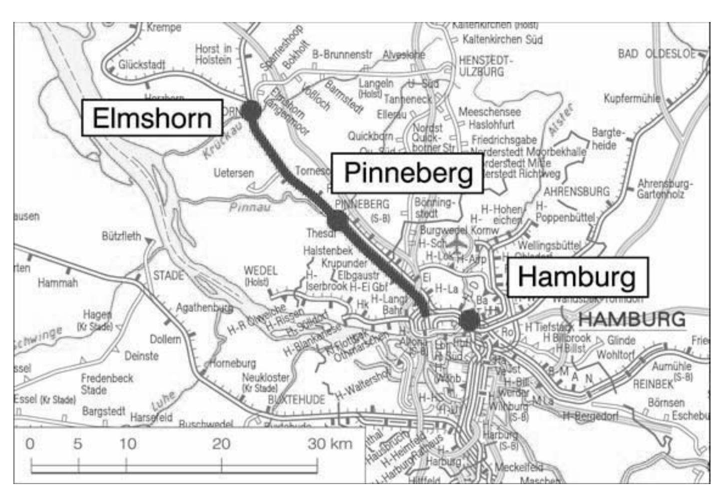
Teilinbetriebnahmen 2009:

– keine,

Bauaktivitäten 2009:

– keine.

B.5.21 Projekt Nr. 25 – ABS Hamburg–Elmshorn (1. Baustufe)



Verkehrliche Zielsetzung:

– Erhöhung der Leistungsfähigkeit,
– Verbesserung des Regionalverkehrs durch die Verdichtung des Angebotes.

Geplante Maßnahmen:

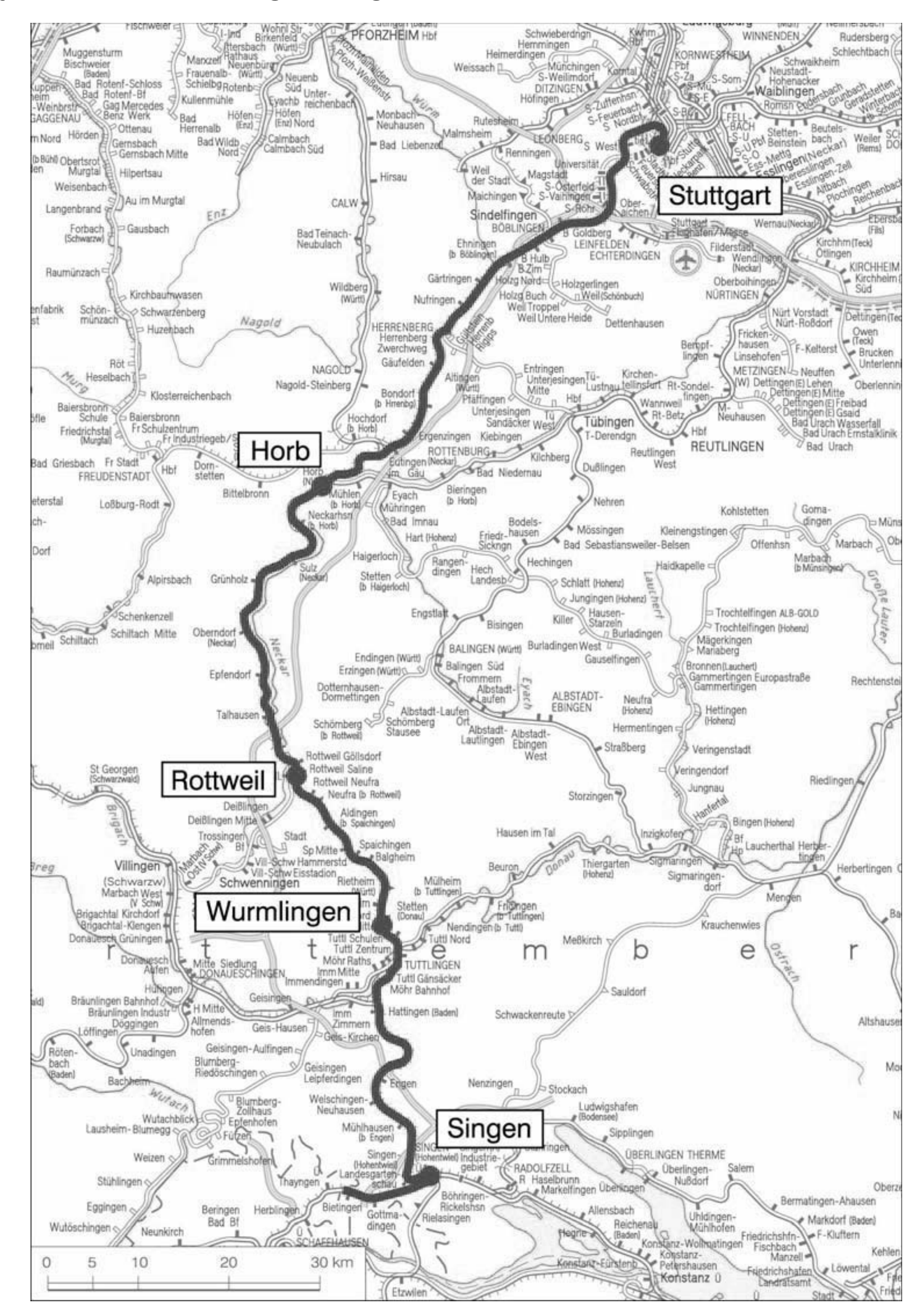
– 1. Baustufe: Umgestaltung des Bahnhof Elmshorn,
– 2. Baustufe: Dreigleisiger Ausbau zwischen Pinneberg und Elmshorn für v_{max} = 160 km/h.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 15 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h,
– Fahrzeit
  – vor Baubeginn: 8 Min.,
  – nach Bauende: 6 Min.,
– Gesamtkosten: 75 Mio. Euro.

In der Knotenstudie Hamburg wurde nachgewiesen, dass der dreigleisige Ausbau zwischen Pinneberg und Elmshorn nach Inbetriebnahme der Festen Querung des Fehmarnbelts nicht mehr benötigt wird. Damit verbleibt von den bisher im Rahmen der ABS Hamburg–Elmshorn geplanten Ausbaumaßnahmen nur noch der Ausbau des Bahnhofs Elmshorn.

B.5.22 Projekt Nr. 26 – ABS Stuttgart–Singen–Grenze DE/CH



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verkürzung der Reisezeiten im Schienenpersonenfernverkehr,

– Erweiterung der Streckenkapazität für den Personen- und Güterverkehr.

Geplante Maßnahmen:

– Zweigleisiger Ausbau von Begegnungsabschnitten zwischen

  – Horb und Neckarhausen,

  – Rottweil und Neufra,

  – Rietheim und Wurmlingen,
  – Singener Kurve,
– Punktuelle Maßnahmen zur Fahrzeitverkürzung.

Projektkenndaten:
– Entwurfsgeschwindigkeit: 120–160 km/h,
– Gesamtkosten: 162 Mio. Euro.

Projektstand

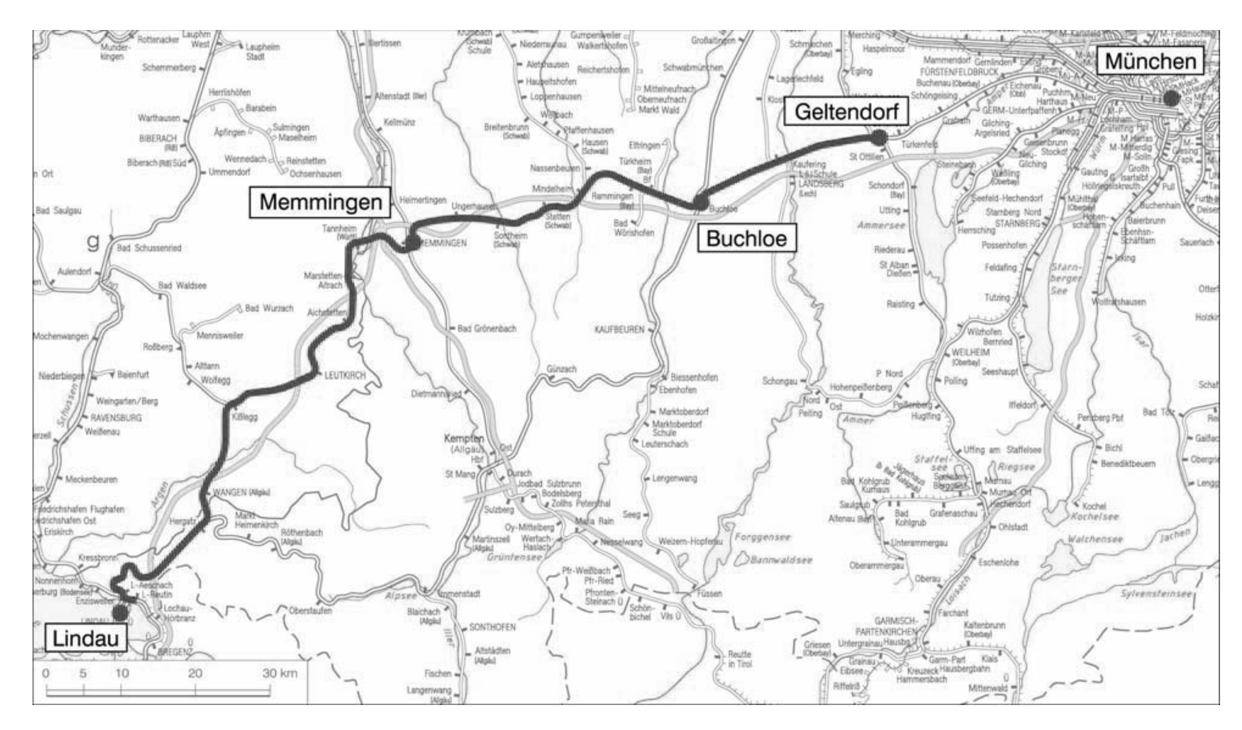
Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Punktuelle „NeiTech-Maß-nahmen“	abgeschlossen	SV	entfällt	2004	2004
	Horb–Neckarhausen, Rottweil–Neufra, Rietheim–Wurmlingen, Singener Kurve	offen	offen	offen	offen	offen

Teilinbetriebnahmen 2009:
– keine,

Bauaktivitäten 2009:
– keine.

B.5.23 Projekt Nr. 27 – ABS München–Lindau–Grenze DE/AT



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verkürzung der Reisezeit auf der internationalen Achse München–Zürich durch den Einsatz von NeiTech-Zügen und durch punktuelle Linienverbesserungen langfristig auf 3¼ Stunden,

– Vereinfachung der betrieblichen Abläufe und Erhöhung der Streckenqualität,

Der Freistaat Bayern beteiligt sich am Ausbau entsprechend seinem Nahverkehrsanteil.

Geplante Maßnahmen:

– Ertüchtigung des Gleiskörpers,

– Ausbau der Strecke für NeiTech-Züge,

– Elektrifizierung zwischen Geltendorf und Lindau (die Elektrifizierung umfasst dem 155 km langen Streckenabschnitt Geltendorf–Memmingen–Lindau-Reutin),

– Bf Türkheim: Bau einer Bahnsteigunterführung und eines Mittelbahnsteigs,

– Bf Kißlegg: Bau einer Bahnsteigunterführung,

– Umbau Knoten Lindau (im Bestandsnetz),

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: davon — insgesamt 198 km,
  – Streckenabschnitt Geltendorf–Memmingen–Lindau-Reutin: — 155 km,

– Entwurfsgeschwindigkeit: (für NeiTech-Züge), — bis 160 km/h

– Gesamtkosten: — 210 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe[1]	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1	Streckennummer 5520: Geltendorf (km 42,1)–Buchloe (km 68,0)	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2015[2]	vsl. 2017
2	Streckennummer 5360: Buchloe (km 0,0)–Memmingen (km 46,1)	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2015[2]	vsl. 2017
2	Bf. Türkheim	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2014	vsl. 2016
3	Streckennummer 4570: Memmingen (km 31,5)–Leutkirch (km 0,0)	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2013	vsl. 2017
4	Streckennummer 4550: Leutkirch (km 68,6)–Kißlegg (km 57,7)	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2013	vsl. 2017
5	Bf. Kißlegg	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2014	vsl. 2016
5	Streckennummer 4560: Kißlegg (km 0,0)–Hergatz (km 18,6)	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2013[2]	vsl. 2017
6	Streckennummer 5362: Hergatz (km 129,8)–Lindau-Aeschach (km 151,2)	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2016[2]	vsl. 2017
7	Streckennummer 5421: Lindau-Aeschach (km 0,0)–Lindau-Reutin (km 1,8)	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2015	vsl. 2017

[1] Die DB AG ist zentraler Vertragspartner;
- die Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und den EIU wurde am 17. Dezember 2008 abgeschlossen,
- der Vertrag zwischen dem Freistaat Bayern und der DB AG wurde am 19. Dezember 2008 abgeschlossen,
- der Vertrag zwischen der Schweiz und der DB AG wurde am 17. April 2009 abgeschlossen.

[2] *Die DB AG führt korrespondierende Bestandsnetzmaßnahmen seit 2010 durch, die nicht Bestandteil der Bedarfsplanmaßnahme ABS 48 sind, gleichwohl jedoch der verkehrlichen Zielsetzung dienen.*

Teilinbetriebnahmen 2009:

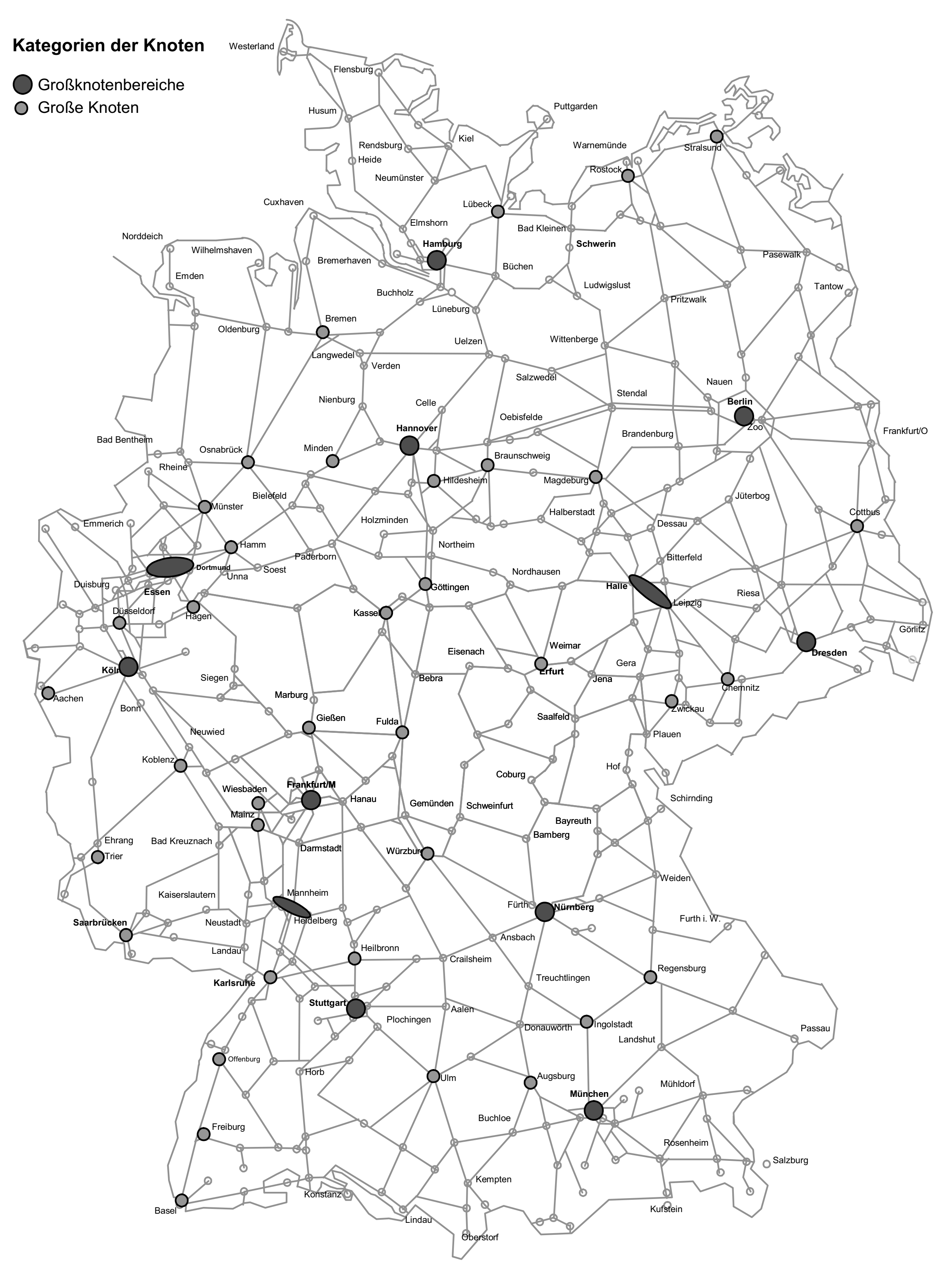
– keine,

Bauaktivitäten 2009:

– Korrespondierende Maßnahmen zur Bedarfsplanmaßnahme ABS 48: keine,

– ABS 48: keine.

B.5.24 Projekt Nr. 28 – Ausbau von Knoten (2. Stufe) Frankfurt/Main, Mannheim, München, Bremen, Hamburg



Der Bund verfolgt mit dem Ausbau von Knoten das Ziel, die Leistungsfähigkeit im Schienennetz zu erhöhen und eine Verbesserung der Betriebsführung zu erlangen. Dabei können folgende Maßnahmen relevant sein:

- Modernisierung und Zentralisierung der Sicherungstechnik,
- Umbau und Erneuerung der Gleisanlagen,
- Anpassung und Erweiterung der Anlagen in den Knoten zur Einbindung der Ausbau- und Neubaustrecke,
- Anpassung der Anlagen für den Reiseverkehr.

Die DB Netz AG unterscheidet Großknotenbereiche (12), Große Knoten (etwa 40), Mittlere Knoten (etwa 140) sowie Kleine/Regionale Knoten. Die Sammelposition des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege bezieht sich auf die Großknotenbereiche und Große Knoten, ohne die Knoten im Einzelnen zu benennen. Der möglicherweise erforderliche Investitionsbedarf für die einzelnen Knoten kann erst auf der Grundlage von betrieblichen Untersuchungen ermittelt werden. Die Aufnahme der Sammelposition Knoten im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege erfolgte unter der Maßgabe des Nachweises der Wirtschaftlichkeit für den im Einzelnen vorgesehenen Infrastrukturausbau.

Projektkenndaten Knoten Frankfurt/Main

- 1. Ausbaustufe:
  - Neuordnung der Fahrwege,
  - Optimierung der Gleisanlagen,
  - Bau ESTW Stadion mit Bedienung aus BZ,
  - Trennung der Verkehrsströme im Bf Stadion.
- 2. Ausbaustufe:
  - Bau zweier zusätzlicher Gleise für den Fernverkehr zwischen Ffm Stadion und Abzw Gutleuthof (einschl. 3. Niederräder Brücke),
  - Niveaufreie Ein- bzw. Ausfädelung der Verbindungskurve Ffm Niederrad–Abzw Forsthaus,
  - Trennung der Verkehre zwischen Ffm Hbf und Ffm Stadion.
- Gesamtkosten
  - 1. Ausbaustufe: 78 Mio. Euro,
  - 2. Ausbaustufe: 120 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Frankfurt/Main Stadion						
1. BA	Strecke 2690, NBS Köln–Rhein/Main km 172,715–km 173,611	abgeschlossen	23.08.2004	30.10.2003	08.03.2005	01.04.2007*
	Strecke 3520, Mainz–Ffm km 30,438–km32,575	abgeschlossen		30.10.2003	08.03.2005	01.04.2007*
	Strecke 3683, Ffm–Kelsterbach km 5,820–km 7,176	abgeschlossen		30.10.2003	08.03.2005	01.04.2007*

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1. BA	Strecke 3650, Ffm Stadion–Ffm Süd km 31,380– km 33,790	abgeschlossen	23.08.2004	30.10.2003	08.03.2005	01.04.2007*
	Strecke 4010, Mannheim–Ffm km 72,745– km 74,760	abgeschlossen		30.10.2003	08.03.2005	01.04.2007*
	ESTW Ffm Stadion	abgeschlossen		30.10.2003	08.03.2005	15.06.2008
2. BA	Spurplantechnischer Teilumbau Ostkopf und Umbau Südkopf mit Neubau Gleise 503 und 510 und korrespondierende Ingenieurbauwerke	abgeschlossen		11.05.2007	02.2008	vsl. 2014
Frankfurt/Main, Galluswarte						
	zweigleisiger Abzweig Galluswarte	abgeschlossen	*31.08.2010*	*28.07.2010*	vsl. 2011	vsl. 2013

* Teilinbetriebnahme ohne Ostkopf.

Teilinbetriebnahmen 2009:

– Signalbauzustand 2.1 (IBN Weichen 561, 563, 566, 567 und Kreuz 594),

Bauaktivitäten 2009:

– Baumaßnahmen zur Inbetriebnahme Signalbauzustand 2.1,

– Stützwand und Damm Gl. 510,

– Einbau Weichen 711 und 712 mit Zusammenhangsmaßnahmen.

Projektkenndaten Knoten Hamburg

– erste Ausbaumaßnahmen im Rahmen des Sofortprogramms Seehafenhinterlandverkehr:
  – zweigleisige Ausfahrt und zusätzliche Gleise in HH-Hausbruch,
  – Blockverdichtung zwischen HH-Harburg und HH-Hausbruch,
  – zusätzliche Weichenverbindungen für flexible Gleisnutzung in HH-Harburg,
  – parallele Fahrmöglichkeiten um Maschen für Güterzüge in/aus Richtung Lüneburg und Buchholz durch Verbindungskurve bei Harburg und veränderte Gleisnutzung,
  – Gleisverlängerung in Rothenburgsort und
  – verbesserte Dispositionstools in der Betriebszentrale (nicht zum BPl-Projekt zugehörig),

– Gesamtkosten: 49 Mio. Euro.

– weitere Ausbaumaßnahmen Knoten Hamburg:
  – Neubau einer Bahnsteigkante für Gleis 9 auf dem Planum von Gleis 10 in Hamburg Hbf,
  – Verkürzung des eingleisigen Abschnitts Rothenburgsort–Anckelmannsplatz um etwa 1,1 km auf der Seite Rothenburgsort,

  - Überwerfungsbauwerk Harburg 1: niveaufreie Verbindung von der Personenzugstrecke aus Richtung Hannover bzw. von Maschen Rbf in Richtung Osthafen bzw. Rothenburgsort,
  - Überwerfungsbauwerk Harburg 2: Überführung der Güterzuggleise zum West- und vom Osthafen von Linienbetrieb in Richtungsbetrieb
  - Kreuzungsbauwerk Buchholz zur niveaufreien Einfädelung der Personen- und Güterzuggleise,
  - Gleis Buchholz–Lauenbrück mit Richtungsbetrieb Buchholz–Lauenbrück inkl. niveaufreier Einbindung der Y-Trasse in die äußeren (schnellen) Gleise von/nach Buchholz (Kreuzungsbauwerk Lauenbrück),
  - Kreuzungsbauwerk in HH Wilhelmsburg zur niveaufreien Kreuzung der Personenzugstrecke; mittiges Wartegleis für Güterzüge in Veddel; zweigleisiger Ausbau der Verbindungskurve Veddel–Hamburg Süd.
- Gesamtkosten: 395 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
erste Ausbaumaßnahmen						
	zweigleisige Ausfahrt und zusätzliche Gleise in HH-Hausbruch	offen	offen	offen	offen	offen
	Blockverdichtung zwischen HH-Harburg–HH-Hausbruch	offen	offen	offen	offen	offen
	zusätzliche Weichenverbindungen für flexible Gleisnutzung in HH-Harburg	offen	offen	offen	offen	offen
	parallele Fahrmöglichkeiten um Maschen für Güterzüge in/aus Richtung Lüneburg und Buchholz durch Verbindungskurve bei Harburg und veränderte Gleisnutzung	offen	offen	offen	offen	offen
	Gleisverlängerung in HH-Rothenburgsort	offen	offen	offen	offen	offen
weitere Ausbaumaßnahmen						
	Neubau einer Bahnsteigkante für Gleis 9 auf dem Planum von Gleis 10 in Hamburg Hbf	offen	offen	offen	offen	offen
	Verkürzung des eingleisigen Abschnitts Rothenburgsort–Anckelmannsplatz um etwa 1,1 km auf der Seite Rothenburgsort	offen	offen	offen	offen	offen
	Überwerfungsbauwerk Harburg 1	offen	offen	offen	offen	offen
	Überwerfungsbauwerk Harburg 2	offen	offen	offen	offen	offen
	Kreuzungsbauwerk Buchholz	offen	offen	offen	offen	offen

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Gleis Buchholz–Lauenbrück mit Richtungsbetrieb Buchholz–Lauenbrück inkl. niveaufreier Einbindung der Y-Trasse	offen	offen	offen	offen	offen
	Kreuzungsbauwerk in HH-Wilhelmsburg	offen	offen	offen	offen	offen

Projektkenndaten Knoten Bremen

– Ausbaumaßnahmen im Rahmen des Sofortprogramms Seehafenhinterlandverkehr:

– Teilmaßnahme 1:

  – Neubau von zwei Weichen und einem Gleis mit direkter Anbindung an die Güterbahn (Str. 1401),

  – Anpassung des Spurplans sowie Oberleitungsarbeiten,

  – Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik mit Einbindung in das ESTW Bremen.

– Teilmaßnahme 2:

  – kapazitätssteigernde Maßnahmen: Einrichtung Linksfahrbetrieb zwischen Bremen Hbf und Bremen Rbf (Nordkopf), Erstellung eines zuglangen Verbindungsgleises im Nordkopf Hbf Richtung Oldenburg.

– Gesamtkosten: 32,4 Mio. Euro.

Die Teilmaßnahme 1 des Sofortprogramms Seehafenhinterlandverkehr ist identisch mit den in der Bewertung des Schienenverkehrsknotens Bremen identifizierten Maßnahmen (BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt, Intraplan Consult GmbH, Bewertung Schienenverkehrsknoten Bremen, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2005). Diese haben bei Investitionskosten von rund 12 Mio. Euro ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 9,2.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Teilmaßnahme 1						
	Neubau von zwei Weichen und einem Gleis mit direkter Anbindung an die Güterbahn	abgeschlossen	18.07.2008 (SHHV)	offen	vsl. 2011	vsl. 2012
	Anpassung des Spurplans sowie Oberleitungsarbeiten	abgeschlossen	18.07.2008 (SHHV)	offen	vsl. 2011	vsl. 2012
	Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik mit Einbindung in das ESTW Bremen	abgeschlossen	18.07.2008 (SHHV)	offen	vsl. 2011	vsl. 2012
Teilmaßnahme 2						
	kapazitätssteigernde Maßnahmen: Einrichtung Linksfahrbetrieb zwischen Bremen Hbf und Bremen Rbf (Nordkopf), Erstellung eines zuglangen Verbindungsgleises im Nordkopf Hbf Richtung Oldenburg	offen	18.07.2008 (SHHV)	offen	vsl. 2011	vsl. 2012

Projektkenndaten Knoten Mannheim

- Ausbaumaßnahmen:
  - Mannheim Hbf: Verschiebung von Bahnsteigkanten, zusätzlicher Bahnsteig,
  - Mannheim Friedrichsfeld Süd: Kreuzungsbauwerk (niveaufreie Führung des Schienengüterverkehrs Darmstadt–Mannheim Rbf),
  - Heidelberg: viergleisiger Ausbau Heidelberg Wieblingen–Heidelberg Hbf und
  - Ludwigshafen: Ausfädelung für den Schienengüterverkehr.
- zusätzliche Ausbaumaßnahmen erweiterter Auswirkungsbereich:
  - Mainz: Zusätzliche Rampe in Mainz Bischofsheim, zusätzliche Weichenverbindung Mainz Hbf, Verbindungskurve Mainz Kostheim–Wiesbaden Ost, Überholungsgleise südlich Mainz-Weisenau,
  - Wiesbaden: Parallele Fahrmöglichkeiten für den Schienengüterverkehr durch längere Durchrutschwege in Wiesbaden Ost und
  - Kurve Karlsruhe-West–Rastatt.
- Gesamtkosten: 160 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
Knoten Mannheim						
	Mannheim Hbf: Verschiebung von Bahnsteigkanten, zusätzlicher Bahnsteig	offen	offen	offen	offen	offen
	Mannheim-Friedrichsfeld Süd: Kreuzungsbauwerk	offen	offen	offen	offen	offen
	Heidelberg: viergleisiger Ausbau Heidelberg-Wieblingen–Heidelberg Hbf	offen	offen	offen	offen	offen
	Ludwigshafen: Ausfädelung für den Schienengüterverkehr	offen	offen	offen	offen	offen
zusätzliche Ausbaumaßnahmen erweiterter Auswirkungsbereich						
	Mainz: Zusätzliche Rampe in Mainz-Bischofsheim, zusätzliche Weichenverbindung Mainz Hbf, Verbindungskurve Mainz Kostheim–Wiesbaden Ost, Überholungsgleise südlich Mainz-Weisenau	offen	offen	offen	offen	offen
	Wiesbaden: Parallele Fahrmöglichkeiten für den Schienengüterverkehr durch längere Durchrutschwege in Wiesbaden Ost	offen	offen	offen	offen	offen
	Kurve Karlsruhe-West–Rastatt	offen	offen	offen	offen	offen

Projektkenndaten Knoten München

- Geplante Maßnahmen Knoten München:
  - Viergleisiger Ausbau Daglfing–Johanniskirchen,
  - Ausbau Bahnhof Pasing und Überleitverbindung von den Regionalbahngleisen zur zweiten S-Bahn-Stammstrecke,
  - Zweigleisiger Ausbau der Truderinger Spange,
  - Daglfinger Kurve und Umbau Einfädelungsbereich München-Riem sowie
  - Wendeanlage Hallbergmoos.
- Gesamtkosten: 368 Mio. Euro
- Geplante Maßnahmen erweiterter Knoten München:
  - Walpertskirchener Spange.
- Gesamtkosten: 96 Mio. Euro.

Nicht Gegenstand des Bedarfsplanvorhabens Knoten München sind die Nahverkehrsmaßnahmen

- zweite S-Bahn-Stammstrecke,
- Neufahrner Kurve,
- Ringschluss Erding sowie die
- Bestandsnetzmaßnahme „Verbindungskurve Feldmoching–Milbertshofen“.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Knoten München						
	Viergleisiger Ausbau Daglfing – Johanniskirchen	offen	offen	offen	offen	offen
	Ausbau Bahnhof Pasing und Überleitverbindung	offen	offen	offen	offen	offen
	Zweigleisiger Ausbau der Truderinger Spange	offen	offen	offen	offen	offen
	Daglfinger Kurve und Umbau Einfädelungsbereich München-Riem	offen	offen	offen	offen	offen
	Wendeanlage Hallbergmoos	offen	offen	offen	offen	offen
erweiterter Knoten München						
	Walpertskirchener Spange	offen	offen	offen	offen	offen

B.5.25 Projekt Nr. 29a – Kombinierter Verkehr (2. Stufe)

Verkehrliche Zielsetzung:

- Ziel des Vorhabens ist es, den steigenden Anforderungen des Marktes an die Qualität und Kapazität der Umschlagbahnhöfe (Ubf) oder Terminals des Kombinierten Verkehrs (KV) gerecht zu werden und einen wirkungsvollen Beitrag zur Entlastung der Straßen vom Güterverkehr zu leisten. Hierfür sind der Neu- und Ausbau bzw. die Modernisierung der Umschlagbahnhöfe erforderlich.
- Neben dem Neu- und Ausbau von Umschlagbahnhöfen kann auch die Verbesserung der Schienenanbindung zu den Umschlageinrichtungen in den Seehäfen und der Bau von KV-Drehscheiben diesem Ziel dienen.
- Die Bundesregierung fördert den Neu- und Ausbau von KV-Terminals
  - der DB Netz AG nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz und
  - von anderen privaten Unternehmen nach der „Förderrichtlinie Kombinierter Verkehr“ (März 1998 bis November 2002) bzw. der „Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs“ (Folgeregelung ab November 2002).
- Die 2. Stufe KV beinhaltet den Neu- bzw. Ausbau weiterer KV-Terminals, soweit dies für eine umfassende Standortversorgung notwendig ist.

Projekte:

- Geplante Neubaumaßnahmen:
  - Ubf Duisburg-Ruhrort Hafen, (Konjunkturpaket II),
  - Ubf Nürnberg Hafen,
  - Geplante Ausbaumaßnahmen:
  - Ubf Köln Eifeltor (3. Modul), (Konjunkturpaket II),
  - Ubf Hamburg-Billwerder (3. Modul), (Konjunkturpaket II),
  - Ubf München-Riem (3. Modul),
  - Ubf Kornwestheim (Verlängerung 2. Modul auf 650 m) (Seehafenhinterlandverkehr),
  - Ubf Regensburg Ost (Ausbau) (Konjunkturpaket II).

Die Aufnahme der Sammelposition KLV in den Vordringlichen Bedarfs für die Bundesschienenwege erfolgte vorbehaltlich einer Gesamtoptimierung der Planungen für Rangierbahnhöfe (2. Stufe) und für Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (2. Stufe). Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit für die Anlagen des Kombinierten Verkehrs und der Rangierbahnhöfe wurde erbracht. Damit sind die Voraussetzungen für eine Inanspruchnahme von Bundesmitteln nach § 8 (1) Bundesschienenwegeausbaugesetz erfüllt.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
Mega Hub	Ubf Lehrte	abgeschlossen	offen	offen	offen	offen
Drehscheibe Rhein Ruhr	Ubf Duisburg-Ruhrort Hafen, Baustufe 1	abgeschlossen	*09.08.2010*	*12.2010*[1]	vsl. 2011	vsl. 2011
	Ubf Duisburg-Ruhrort Hafen, Baustufe 2	in Überarbeitung	*09.08.2010*	vsl. 2011	vsl. 2011	vsl. 2012

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Drehscheibe Rhein Ruhr	Ubf Duisburg-Ruhrort Hafen, Baustufe 3	in Überarbei-tung	offen	vsl. 2011	vsl. 2011	vsl. 2012
	Ubf Nürnberg Hafen (GVZ)	abgeschlossen	22.10.2008	05.2007	10.2007 (bvM)	13.12.2009
3. Modul	Ubf Köln Eifeltor	abgeschlossen	19.08.2009	*12.2010*	vsl. 2011[2]	vsl. 2012
3. Modul	Ubf Hamburg-Billwerder	abgeschlossen	21.09.2009	*12.2010*	vsl. 2011	vsl. 2011
3. Modul	Ubf München-Riem	abgeschlossen	10.11.2008	04.2009	06.2009	vsl. 2011
	Ubf Kornwestheim	abgeschlossen	18.07.2008 (SHHV)	17.08.1994	01.2009	12.2009
	Ubf Regensburg Ost	abgeschlossen	27.11.2009	09.2009	08.2010	vsl. 2011

1 Plangenehmigung
2 physischer Baubeginn vor Ort; die Bestellung des neuen Kranes (kfm. Baubeginn) erfolgte in 2009.

Teilinbetriebnahmen 2009:

– GVZ Hafen Nürnberg
– Ubf Kornwestheim im Rahmen Seehafenhinterlandverkehr,

Bauaktivitäten 2009:

– Ubf Nürnberg Hafen: Errichtung des gesamten Moduls von Januar bis Dezember 2009 (Ibn am 13. Dezember 2009),
– Ubf München-Riem: Errichtung von 3 Zugbildungsgleisen.

B.5.26 Projekt Nr. 29b – Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 2. Stufe

Verkehrliche Zielsetzung:

- Ziel der 2. Stufe[2] ist ebenfalls die Reduzierung von Produktionszeiten und -kosten im Betriebsablauf der verbleibenden Rangierbahnhöfe durch Modernisierung der Zugbildungsanlagen.
- Die Modernisierungsmaßnahmen bestehen im Kern aus den Elementen
  - modernste Brems- und Fördertechnik,
  - rechnergesteuerte Bremsen- und Laufwegsteuerung,
  - rechnergesteuerte Geschwindigkeit der funkferngesteuerten Loks für den Andrück- und Abdrückvorgang,
  - rechnergesteuerte Synchronisation der einzelnen Komponenten,
  - funkferngesteuerte Bremsprobe- und Luftbefüllungsanlagen.
- Damit wird erreicht:
  - Optimierung der Produktionsabläufe,
  - Erhöhung der Leistungsfähigkeit,
  - Verbesserung der Rangierqualität,
  - Erhöhung der Sicherheit durch Wegfall des gefahrenträchtigen Hemmschuhlegerbetriebs.

Projekte:

- ZBA Halle/Saale Nord,
- ZBA Oberhausen-Osterfeld Süd,
- Die Aufnahme der Sammelposition KLV/Rbf in den „Vordringlichen Bedarf“ für die Bundesschienenwege erfolgte vorbehaltlich einer Gesamtoptimierung der Planungen für Rangierbahnhöfe (2. Stufe) und für Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (2. Stufe). Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit für die Anlagen des Kombinierten Verkehrs und der Rangierbahnhöfe wurde erbracht. Damit sind die Voraussetzungen für eine Inanspruchnahme von Bundesmitteln nach § 8 (1) Bundesschienenwegeausbaugesetz erfüllt.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
ZBA Halle/Saale Nord						
	Halle	abgeschlossen	offen	offen	offen	offen
Kurzbeschreibung der Maßnahme (gemäß abzuschließender FinVe): – Modernisierung mit 36 Richtungsgleisbremsen, 12 Förderanlagen, 4 Talbremsen, – Neubau von 16 Richtungsgleisen, – Erneuerung der Einfahrgruppe und 21 Richtungsgleise einschl. Weichen – Gradientenanpassung, – Ablaufsteuerrechner mit automatischer Laufwegsteuerung und -verfolgung.						

[2] Im BVWP 1992 war neben einer Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. Stufe auch eine Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 2. Stufe genannt. Die dort genannte Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. Stufe wurde bis 1995 weitgehend abgeschlossen. Für die im BVWP 1992 genannte 2. Stufe wurde die Sammelfinanzierungsvereinbarung 17/2001 (1. Tranche) abgeschlossen. Der aktuelle BVWP 2003 kennt ebenfalls mehrere Stufen. Die dort genannte Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. Stufe entspricht dabei der Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 2. Stufe des BVWP 1992.

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
ZBA Oberhausen-Osterfeld Süd						
	Oberhausen-Osterfeld Süd West–Ost[1]	abgeschlossen	09.07.2007	06.2008	06.2008	12.2008
	Oberhausen-Osterfeld Süd Ost-West	offen	offen	offen	offen	offen

[1] Der PFB wurde am 17. Juni 2008 aufgehoben; einzelne Maßnahmen mit Plangenehmigung. Im Vorfeld wurden ab I/2008 Maßnahmen begonnen, die keiner Plangenehmigung bedurften. Die Finanzierung der Maßnahmen, die Teil der abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarung sind, erfolgt ab 1. Januar 2009 aus der LuFV.

Kurzbeschreibung der Maßnahme (gemäß abzuschließender FinVe):

- Reaktivierung des West-Ost-Systems durch den Einbau von 2 Talbremsen und Erneuerung der Gleise 313 bis 324 einschließlich östliche Anbindung an das Streckennetz,
- Neubau Spitzenüberspannung,
- Gleisfeldbeleuchtung,
- Bremsprobeanlage,
- Weichenheizungsanlagen,
- Feuerwehrzufahrt und
- 4 Lokverfügungsgleise.

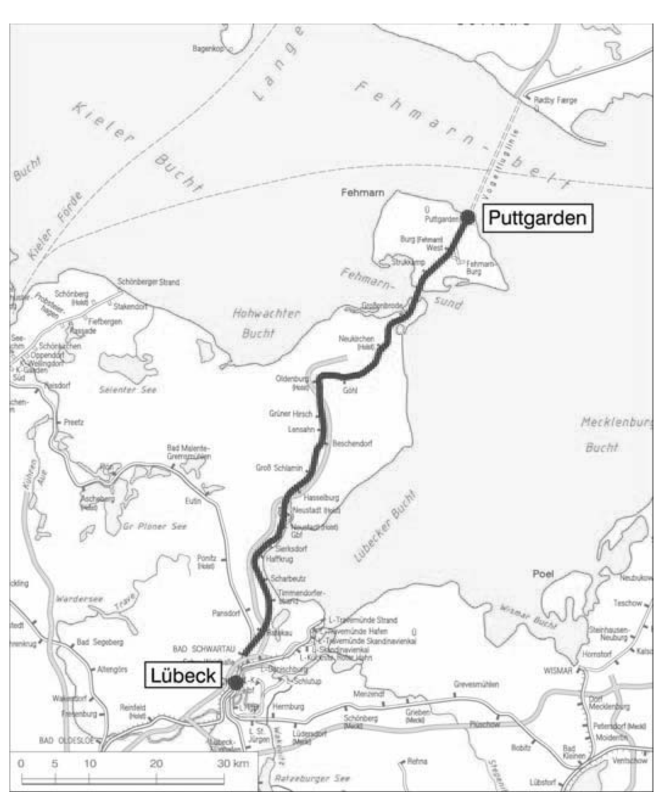
Teilinbetriebnahmen 2009:

- keine,

Bauaktivitäten 2009:

- keine.

B.5.27 Projekt Nr. 31 – ABS Hamburg–Lübeck–Puttgarden (deutsche Hinterlandanbindung zur Fehmarnbelt-Querung)



Verkehrliche Zielsetzung:

- Verkürzung der Reise- und Transportzeiten zwischen Deutschland, Dänemark und Schweden,
- Beseitigung von Kapazitätsengpässen.

Geplante Maßnahmen:

- Elektrifizierung Bad Schwartau–Puttgarden,
- Zweigleisiger Ausbau Bad Schwartau–Puttgarden (Ausnahme: Fehmarnsundbrücke bleibt eingleisig).

Projektkenndaten:

- Streckenlänge Lübeck–Puttgarden: 89 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
- Gesamtkosten: 817 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	1. Baustufe; Elektrifizierung der vorhandenen Strecke	offen	18.06.2008[1]	offen	offen	vsl. 2020
	2. Baustufe; zweigleisiger Ausbau	offen		offen	offen	bis sieben Jahre nach Verkehrs-freigabe der Fehmarnbelt-Querung

[1] Finanzierungsvereinbarung zwischen BMVBS und DB AG zur Vorentwurfsplanung.

Durchführung eines Raumordnungsverfahrens ab Juni 2010 durch das Land Schleswig-Holstein.

Teilinbetriebnahmen 2009:

– keine,

Bauaktivitäten 2009:

– keine.

B.6 Finanzierung von Infrastruktur außerhalb BSWAG/DBGrG

B.6.1 Lärmsanierungsprogramm

B.6.1.1 Gesamtkonzeption zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes

Bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes ist seit 1999 folgender Sachstand erarbeitet worden:

In den ersten Jahren nach Einführung des Lärmsanierungsprogramms (1999 bis 2004) sind vordringliche Härtefälle auf der Basis einer vorläufigen „Dringlichkeitsliste“ finanziert worden. In dieser Zeit hat die DB AG eine Bestandsaufnahme vorgenommen. Seit 2005 liegt ein Überblick über die aktuellen Lärmemissionen im gesamten Netz der DB AG und über den Gesamtbedarf der Lärmsanierung vor. Daraus wurde eine Gesamtkonzeption für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes mit entsprechender Prioritätensetzung entwickelt, die eine hohe Wirksamkeit, ausgedrückt in der jeweils erreichbaren Lärmminderung und der Anzahl der damit zu schützenden Anwohner, gewährleistet.

Diese in Zusammenarbeit mit der DB AG erarbeitete „Gesamtkonzeption zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ ist dem Deutschen Bundestag vom BMVBS am 1. April 2005 vorgelegt worden. *Im Jahr 2010 ist eine Überprüfung und Aktualisierung der Gesamtkonzeption zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen vorgesehen.*

Seit 1999 haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes auf der Grundlage einer entsprechenden Förderrichtlinie rund 480 Mio. Euro für Lärmsanierungsmaßnahmen verausgabt. Damit wurden

- über 550 Ortsdurchfahrten mit insgesamt
- rund 800 km Streckenlänge komplett saniert.

Hierbei sind

- rund 280 km Schallschutzwände errichtet sowie
- bei rund 40 700 Wohnungen Schallschutzfenster und Lüfter eingebaut sowie Dachsanierungen durchgeführt

worden. Dies erforderte, dass über 110 000 Wohnungen gutachterlich aufgenommen werden mussten.

B.6.1.2 Aktiver/Passiver Lärmschutz

In der „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ vom 7. März 2005 ist festgelegt, unter welchen Voraussetzungen aktive oder passive Maßnahmen zu realisieren sind.

Die unterschiedlichen Formen des Lärmschutzes sind in der Richtlinie wie folgt definiert:

- „Aktiver Lärmschutz“ an Bahnanlagen umfasst alle Maßnahmen an der Strecke, die zu einer Verminderung des Schalls an der Quelle (Emission) und auf seinem Ausbreitungsweg führen. Entsprechend § 2 Absatz 2 der Förderrichtlinie ist bei der Betrachtung von Nutzen/Kosten-Gesichtspunkten für die Gestaltung der Maßnahmen oder des Maßnahmenbündels die zusätzliche Schutzwirkung aktiver Maßnahmen zu berücksichtigen. Die Bundesregierung will die Lärmsanierung intensivieren und fördert deshalb die Erprobung innovativer Lärmschutzmaßnahmen.
- „Passiver Lärmschutz“ umfasst alle baulichen Maßnahmen an vom Eisenbahnlärm betroffenen baulichen Anlagen zur Senkung der Schalleinwirkungen (Immissionen).
- Erstattet werden notwendige bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, wobei die Wertverbesserung der Gebäude durch die Anpassung an den Stand der Technik angemessen zu berücksichtigen ist.
- Die schalltechnischen Gutachten, die durch die DB ProjektBau GmbH bei Ingenieurbüros in Auftrag gegeben werden, sind die Grundlage für alle Sanierungsmaßnahmen. Auf Grundlage der Anträge der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes und der Förderrichtlinie entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt über die Bewilligung.

Im Jahr 2009 sind etwa 10 Prozent für passive und 90 Prozent der Fördermittel für aktive Lärmsanierungsmaßnahmen verausgabt worden.

B.6.2 KV-Drittförderung Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV) vom 1. April 2009 (gültig vom 6. April 2009 bis 31. Dezember 2011)

Der Bund gewährt für die nach dem BSWAG nicht antragsberechtigten Empfänger Zuwendungen für den Bau, die Erweiterung und den Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs, soweit sie zur Erreichung des Förderzwecks unbedingt erforderlich und die Anlagen öffentlich, d. h. allen Nutzern diskriminierungsfrei zugänglich sind.

Vor dem Hintergrund der wachsenden Nachfrage nach Verkehrsleistungen und der damit verbundenen Erhöhung der Verkehrsdichte auf den Straßen ist es erforderlich, die Nutzungsmöglichkeiten der Schienenwege wie im Übrigen auch der Wasserstraßen für den Güterverkehr zu verbessern. Mit der Förderrichtlinie soll die Entwicklung der umschlagseitigen Infrastruktur beschleunigt werden. Sie richtet sich an Unternehmen in Privatrechtsform. Voraussetzung der Förderung ist u. a., dass eine Finanzierung allein durch privates Kapital nicht zur Wirtschaftlichkeit der Anlage führt und der Wettbewerb durch die Förderung nicht verzerrt wird.

Bis Ende 2009 wurden im Bereich Schiene Fördermittel von insgesamt 405,0 Mio. Euro für 40 KV-Terminals (teilweise in mehreren Baustufen und damit in 61 Baumaßnahmen) bewilligt. Die Förderung bewirkt eine Jahresumschlagkapazität von ca. 3,3 Millionen Ladeeinheiten.

Im Berichtszeitraum gingen keine neuen Standorte ans Netz.

B.6.3 Gleisanschlussprogramm Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen (Gleisanschlussförderrichtlinie) vom 17. September 2009 (gültig vom 21. September 2009 bis 31. August 2012)

Der Bund gewährt Zuwendungen für die Errichtung, Reaktivierung und den Ausbau von privaten Gleisanschlüssen. Ziel ist die Verlagerung von Anteilen des Güterverkehrs von dem Verkehrsträger Straße auf den Verkehrsträger Schiene.

Vor dem Hintergrund der wachsenden Nachfrage nach Verkehrsleistungen und der damit verbundenen Erhöhung der Verkehrsdichte auf den Straßen ist es erforderlich, die Nutzungsmöglichkeiten der Schienenwege für den Güterverkehr zu verbessern. Mit der Förderrichtlinie sollen Anreize zur nachhaltigen Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene geschaffen werden. Sie richtet sich an Unternehmen in Privatrechtsform. Voraussetzung der Förderung ist u. a., dass eine Finanzierung allein durch privates Kapital nicht zur Wirtschaftlichkeit des Gleisanschlusses führt.

Im Jahr 2009 wurden insgesamt 22 private Gleisanschlüsse mit einem Fördervolumen von 17,396 Mio. Euro bei einem Investitionsvolumen von ca. 41,284 Mio. Euro gefördert.

Der Förderung liegen Verkehrsverlagerungen von 3,140 Mio. t/Jahr bzw. 1,055 Mrd. tkm/ Jahr zugrunde, die von den Zuwendungsempfängern jeweils über einen Zeitraum von fünf Jahren im jährlichen Durchschnitt nachgewiesen werden müssen (15,7 Mio. t/5 Jahre bzw. 5,275 Mrd. tkm/5 Jahre).

In Bezug auf die Vorjahre ist bei deutlich höherem Mitteleinsatz die Fördereffizienz je t Verlagerung gegenüber dem Vorjahr wieder etwas gestiegen. Das durchschnittliche Antragsvolumen ist praktisch unverändert. Die geförderten Gleisanschlüsse verteilen sich auf die Bundesländer wie folgt:

B.6.4 Finanzierung von Maßnahmen nach §§ 3, 13 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG-Bundesdrittel)

Die Erhöhung der Sicherheit an Bahnübergängen im Zuge öffentlicher Straßen (z. B. erstmaliger Einbau oder Verbesserung technischer Sicherungen) und insbesondere die Beseitigung von Bahnübergängen (z. B. durch Überführungsbauwerke) ist eine vorrangige verkehrspolitische Zielsetzung, die vom Bund nachdrücklich – unter Einsatz erheblicher Bundesmittel auf der Grundlage des EKrG – unterstützt wird.

Um Maßnahmen im Zusammenhang mit der Änderung von Bahnübergängen nicht an der Finanzierungsschwäche eines Beteiligten (insbesondere der kommunalen Straßenbaulastträger) scheitern zu lassen, gewährt das EKrG einen Rechtsanspruch auf Erstattung eines Drittels der kreuzungsbedingten Kosten, welches bei Eisenbahnen des Bundes der Bund trägt (sog. Bundesdrittel gemäß § 13 EKrG). Die beiden übrigen Kostendrittel sind von den jeweils beteiligten Baulastträgern der Verkehrswege Schiene und Straße zu tragen.

Die Entscheidung über die Durchführung einer Kreuzungsmaßnahme treffen die jeweiligen Baulastträger der sich kreuzenden Verkehrswege. Die im Rahmen der

Tabelle 10

Geförderte Gleisanschlüsse im Jahr 2009

Bundesland	Anzahl	Bundesland	Anzahl
Baden-Württemberg	2	Niedersachsen	3
Bayern	5	Nordrhein-Westfalen	2
Berlin	1	Rheinland-Pfalz	3
Brandenburg	1	Saarland	–
Bremen	–	Sachsen	1
Hamburg	1	Sachsen-Anhalt	–
Hessen	1	Schleswig-Holstein	1
Mecklenburg-Vorpommern	–	Thüringen	1

Kreuzungsmaßnahme erforderlichen Maßnahmen sind zwischen den beteiligten Baulastträgern abzustimmen und in einer Kreuzungsvereinbarung festzulegen. Diese Vereinbarung bedarf im Hinblick auf die Gewährung des Bundesdrittels grundsätzlich der Genehmigung durch den Bund.

Die Bundesländer haben von den vom Bund im Haushaltsjahr 2009 für das so genannte Bundesdrittel bereit gestellten Mitteln insgesamt rund 70 Mio. Euro abgerufen.

B.7 Entwicklung des bestehenden Schienennetzes

B.7.1 Investitionen

B.7.1.1 Finanzielle Mittel

Die Deutsche Bahn AG und die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das BMVBS und das BMF, haben am 9. Januar 2009 die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) unterzeichnet, welche das Finanzierungsprozedere für das Bestandsnetz grundlegend reformiert. Während bislang auf der Grundlage von Einzel- und Sammelvereinbarungen eine maßnahmenbezogene Finanzierung von Ersatzinvestitionen stattfand, wird der Einsatz der Bundesmittel seit in Kraft treten der LuFV (1. Januar 2009) qualitätsorientiert gesteuert. Ziel ist es, die Planbarkeit, Effizienz und Transparenz des Mitteleinsatzes zur Erhaltung der Infrastruktur zu verbessern und eine Prozessvereinfachung zu erreichen.

Der Bund verpflichtet sich, im Rahmen der LuFV ausschließlich zweckgebundene Zahlungen für Ersatzinvestitionen in die Schienenwege (Infrastrukturbeitrag) in Höhe von 2,5 Mrd. Euro pro Kalenderjahr an die EIU zu leisten. Die Bahn hat sich verpflichtet, jährlich auch einen Eigenbeitrag in Höhe von 500 Mio. Euro für die Erhaltung und Modernisierung des Bestandsnetzes einzusetzen. Ferner haben sich die EIU zur Einhaltung von Zielwerten diverser definierter Qualitätskennzahlen verpflichtet.

Im Jahr 2009 haben die EIU ein nachweisfähiges Investitionsvolumen gemäß § 8 LuFV in Höhe von 3 083 Mio. Euro getätigt, davon 2 997 Mio. Euro in die relevanten Sachanlagenklassen gemäß Anlage 8.3 LuFV und 86 Mio. Euro in Infrastrukturanlagen außerhalb der Sachanlagenklassen gemäß Anlage 8.3 Anhang 1 LuFV.

Nach Absetzung des auf die EIU entfallenen Infrastrukturbeitrages in Höhe von 2 500 Mio. Euro beläuft sich der Eigenbeitrag der EIU gemäß LuFV auf 583 Mio. Euro.

B.7.1.2 Investitionsschwerpunkte im Berichtsjahr nach Angaben der EIU

Der Einsatz von Ersatzinvestitionen und Erhaltungsaufwendungen dient der Erhaltung der Verfügbarkeit und der Modernisierung des Streckennetzes inklusive der Verkehrsstationen und der Energieversorgungsanlagen der EIU.

Das nachzuweisende Volumen für den Infrastrukturbeitrag des Bundes gemäß LuFV hat einen Anteil für die DB Netz AG von 2 270 Mio. Euro. Der Eigenbeitrag der DB Netz AG beläuft sich auf 460 Mio. Euro.

Der größte Investitionsanteil der DB Netz AG im Jahr 2009 entfiel, wie auch in den Vorjahren, auf den Oberbau. Die Investitionen in diese Anlagen betrugen ca. 46 Prozent der Gesamtinvestitionen in das Bestandsnetz der DB Netz AG.

Das nachzuweisende Volumen für den Infrastrukturbeitrag des Bundes gemäß LuFV hat für die DB Station&Service AG einen Wert von 180 Mio. Euro. Der Eigenmittelanteil beträgt 51 Mio. Euro.

Schwerpunkte lagen in 2009 in der Erneuerung und Modernisierung von Verkehrsstationen für den Personenverkehr, u. a. in Maßnahmen für einen stufenfreien und barrierefreien Weg bis zur Bahnsteigkante, dem Wetterschutz oder der brandschutztechnischen Ertüchtigung. In 2009 konnte der Anteil der stufenfreien Erreichbarkeit von aktiven Bahnsteigen auf 77 Prozent erhöht werden. Großprojekte wie z. B. der Bahnhof Essen Hbf, Dort-

Tabelle 11

Investitionen in das Bestandsnetz 2009 gemäß LuFV (Angaben der EIU des Bundes in Mio. Euro)

Investitionen in 2009 in relevante Sachanlagenklassen gemäß LuFV	2.758
Definierte Sondertatbestände gemäß Anlage 8.3	239
Nachweisfähiges Ersatzinvestitionsvolumen gemäß LuFV	**2.997**
Nachzuweisendes Mindestersatzinvestitionsvolumen für Infrastrukturbeitrag gemäß LuFV	2.500
Überschreitung des nachzuweisenden Mindestersatzinvestitionsvolumens	497
Investitionen in Infrastrukturanlagen des Bestandsnetzes außerhalb der relevanten Sachanlageklassen	86
Eigenbeitrag der EIU gemäß LuFV-Regularien	**583**

mund Hbf und Worms Hbf wurden in 2009 vorangetrieben.

Das nachzuweisende Volumen für den Infrastrukturbeitrag des Bundes gemäß LuFV beläuft sich für die DB Energie auf 50 Mio. Euro. Der Eigenbeitrag der DB Energie entspricht 72 Mio. Euro.

Die Investitionstätigkeit erfolgte vorwiegend in die Erneuerung von Bahnstromleitungen mit ca. 50 Prozent der Gesamtinvestitionen, Energieerzeugungsanlagen 16,7 Hz, Unterwerke, Schaltposten und Netzleittechnik sowie in Energieversorgungsanlagen 50 Hz/Gleichstrom. Schwerpunkte der Investitionstätigkeit bei der DB Energie lagen weiterhin im Ersatz der wegfallenden Erzeugerleistung des Gemeinschaftskraftwerkes Neckarwestheim I durch Umrichter an den Standorten Lehrte und Aschaffenburg.

Das GSM-R Basispaket mit über 24 000 Streckenkilometern wurde – bis auf Ausnahme von wenigen Streckenabschnitten, welche aufgrund der Abhängigkeit von Zusammenhangsmaßnahmen verspätet umgestellt werden – erfolgreich abgeschlossen.

Aufgrund gesetzlicher Vorgaben ist auf weiteren Strecken mit Personenzugverkehr Zugfunk einzuführen. Daher wurden weitere ca. 5 000 Streckenkilometer als „GSM-R Zusatzstrecken“ zur Umstellung auf GSM-R vorgesehen, die in zwei Realisierungspaketen umgesetzt werden. In den Jahren 2008 und 2009 erfolgte bis auf wenige Einzelfälle die Inbetriebnahme des Zusatzstreckenpakets 1 (ca. 1 000 km). Seit Herbst 2009 liegen sowohl von aufsichtsbehördlicher Seite als auch von Seiten des Lieferanten der Mobilfunk-Systemtechnik alle Voraussetzungen vor, um in den Jahren 2010 und 2011 die Realisierung des Zusatzpaketes 2 (ca. 4 000 km) umzusetzen.

Wesentliche Einzelprojekte im Bestandsnetz des Jahres 2009 waren:

– City-Tunnel Leipzig (Abschluss Rohbaumaßnahmen Tunnelröhre und Haltepunkte),
– Schlüchterner Tunnel (Neubau 2. Röhre),
– Erneuerung Kreuzungsbauwerk Falkenberg (Elster) – Inbetriebnahme erfolgt,
– Muldequerung Roßlau–Dessau (Abschluss Rohbaumaßnahmen der Ingenieurbauwerke),
– Eisenbahnbrücken Hamburg – Inbetriebnahme erfolgt,
– Erneuerung Kaiser-Wilhelm-Tunnel (mit Bau begonnen),
– Streckenertüchtigung Berlin–Rostock (Abschnitt Dannewald–Fürstenberg fertiggestellt),
– Projekt „Stuttgart 21“ (Entwurfsplanung weitestgehend abgeschlossen).

B.7.2 Instandhaltung nach Angaben der EIU

Die Instandhaltungsaufwendungen für das Bestandsnetz beliefen sich in 2009 auf rund 1,45 Mrd. Euro über alle EIU (2008: 1,41 Mrd. Euro, 2007: 1,65 Mrd. Euro), davon

– DB Netz AG inkl. RNI GmbH 1,27 Mrd. Euro (2008: 1,22 Mrd. Euro, 2007: 1,48 Mrd. Euro),
– DB Station&Service AG 0,13 Mrd. Euro (2008: 0,14 Mrd. Euro, 2007: 0,11 Mrd. Euro),
– DB Energie GmbH 0,05 Mrd. Euro (2008: 0,05 Mrd. Euro, 2007: 0,06 Mrd. Euro).

Von den 1,27 Mrd. Euro der Instandhaltungsaufwendungen der DB Netz AG wurden ca. 58 Prozent für den Oberbau sowie Erdbau und Durchlässe verwendet. Von den Instandhaltungsaufwendungen der DB Station&Service AG entfielen ca. 76 Prozent auf die technischen und baulichen Anlagen der Verkehrsstationen. Durch die DB Energie wurden für die Instandhaltung der Kraftwerke, Umformerwerke, zentralen Umrichter, stationären Energieversorgungsanlagen sowie für Tankanlagen ca. 53 Prozent der gesamthaften Instandhaltungskosten aufgewendet.

B.7.3 Netzgrößenentwicklung

Angaben basieren auf dem Infrastrukturkataster (ISK): Lt. Anlage 12.1 zur LuFV sind darin die Schienenwege i. S. d. § 1.3 LuFV enthalten, die im juristischen und wirtschaftlichen Eigentum der DB Netz AG einschließlich der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (RNI), der DB Station&Service AG sowie der DB Energie GmbH stehen. Schienenwege und Verkehrsstationen, die von der DB Netz AG sowie der DB Station&Service AG, der DB Energie GmbH oder der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH im Ausland betrieben werden, sind im ISK nicht abzubilden. Somit gehören zum „ISK-Netz“ alle Schienenwege, soweit sie nicht stillgelegt, abgebaut, veräußert, verpachtet, gepachtet, geplant oder fremdbetrieben (Museumsbahn, Gleisanschluss, Hafenbahn, Strecken der Usedomer Bäderbahn, Strecken mit Streckennummern > 6999, Strecken, die über Erbbaurecht von Dritten betrieben werden) sind bzw. sich derzeit im Bau und in Planung befinden oder nicht gebaut sind; des weiteren stillgelegte Bahnhofsinfrastruktur (Streckengleise, die förmlich stillgelegt sind, aber gemäß Stilllegungsverfügung als Bahnhofsinfrastruktur weitergenutzt werden dürfen).

Tabelle 12

Streckennetz der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (Angaben DB Netz AG)

	Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht April 2010 (Stichtag: 30.11.2009)
Gleislänge in km	61.752
Betriebslänge in km	33.468
Stellwerke (Anzahl)	4.862
Weichen (und Kreuzungen, Anzahl)	72.808
Brücken (Anzahl)	24.763
Bahnübergänge (Anzahl)	14.688
davon technisch gesichert	9.870
Tunnel (Anzahl)	670
Tunnellänge in km	486
Stromnetz in km	7.754

Weitere Details zum Bestandsnetz der DB AG siehe auch Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB) 2009 der DB AG: Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes [www.eba.bund.de > Fachthemen > LuFV]

Tabelle 13

Inbetriebnahme von Eisenbahnstrecken/-teilstecken 2009 (Angaben DB Netz AG, Stand April 2010)

Nr.	Str.-Nr.	Strecke/Teilstrecke	Termin	Land	Länge (km)
1	2972	Herzhausen (km 56,060)–Frankenberg (km 74.787)[1, 2] Reaktivierung eines zum 31.12.1992 stillgelegten, aber nicht zurückgebauten Abschnitts	16.02.	HE	18,7
2	5704	Rohrdorf (Oberbay)[1, 2]	18.02.	BY	0,3
3	4860	Horb/neues Streckenende (km 69,155)[2, 4]	27.03.	BW	1,1
4	5545	München-Neulustheim/neues Str.-Ende (km 6,691)[2, 4]	29.04.	BY	0,5
5	6106	Bf Berlin Hamburger Bf[1, 3]	29.04.	BE	1,1
6	6771	Ueckermünde–Ueckermünde Stadthafen[1, 3] „echter“ Streckenneubau	15.08.	MV	0,8
7	4610	Wendlingen/neuer Streckenanfang (km -0,744)[1, 3]	24.08.	BW	0,2
8	6228	Arnsdorf Nord–Arnsdorf West[1, 3] „echter“ Neubau einer Verbindungskurve	01.10.	SN	0,9
9	1412	Bremen Hbf[1, 4]	20.10.	HB	0,2
10	6710	Eschwege West (km 49,915)–Anschl. HLB (km 50,045)[1, 4]	09.12.	HE	0,1
11	1244	Aumühle/Änderung Streckenende[1, 4]	14.12.	SH	0,2
12	2982	Bünde/neuer Bahnhofsbereich[1, 3]	15.12.	NW	0,8
Summe					**24,9**

1 eingleisig,
2 zweigleisig,
3 keine Oberleitung,
4 mit Oberleitung.

Tabelle 14

Verpachtung von Eisenbahnstrecken/-teilstecken 2009
(Angaben DB Netz AG, Stand April 2010)

Nr.	Str.-Nr.	Strecke/Teilstrecke	Termin	Land	Länge (km)	Bemerkungen
1	6656	Schönberg (V.)(a) km 0,498–Schleiz km 14,995	05.04.	TH/SA	14,9	Deutsche Regionaleisenbahn GmbH
2	6658	Schleiz km 0,000–Schleiz West km 1,150	05.04.	TH	1,2	Deutsche Regionaleisenbahn GmbH
3	3021	Büchenbeuren (a) km 60,270–Morbach (e) km 79,660	25.05.	RP	19,4	Hunsrückbahn e.V.
4	6939	Bf Karow km 23,869–km 25,188 im Bf, Bahnsteigmitte km 24,6	02.07.	MV	1,3	Prignitzer Eisenbahn
5	5350	Senden (a) km 0,910–Weißenhorn (e) km 9,823	12.07.	BY	8,9	Stadtwerke Ulm
Summe					**45,7**	

Tabelle 15

Eigentumsrechtliche Übertragung von Eisenbahnstrecken/-teilstecken 2009
(Angaben DB Netz AG, Stand April 2010)

Nr.	Str.-Nr.	Strecke/Teilstrecke	Termin	Land	Länge (km)	Bemerkungen der DB AG
1	6542	Preußnitz km 20,576–Golzow km 39,292	05.01.	BB	18,7	bei km 34,2 besteht ein Kilometrierungssprung (34,2 auf 37,7), deshalb wurden die 18,7 km Übertragungslänge um 3,5 km reduziert diese Strecke war bereits im letzten Jahr aufgeführt (siehe hierzu Sternchenvermerk aus VIB 2009)
2	4220	Karlsruhe West (a) km 1,020–Karlsruhe Hafen km 1,690 (e)	31.01.	BW	0,7	
3	6726	Nebra (a) km 29,595–Artern (a) km 54,771	31.01.	TH/ST	25,2	
4	6512	Rathenow km 93,374–Rathenow Nord km 93,490	05.03.	BB	0,1	
5	2404	Rodenhaus–Wülfrath	26.08.	NW	0,2	Im BAS 2007 wurden 3,6 km (km 13,941–km 17,584) als stillgelegt angegeben (siehe hierzu Datei „BAS 2007 Stilllegung STR 2404“) hier angegeben wurden die Streckenkilometer km 13,75 bis 13,941 (0,2 km) nachrichtlich nachfolgende Darstellung des Zustandes der Strecke: – in Betrieb km 0,840 bis km 12,627 (11,787 km),

noch Tabelle 15

Nr.	Str.-Nr.	Strecke/Teilstrecke	Termin	Land	Länge (km)	Bemerkungen der DB AG
5						– Bahnhofinfrastruktur Streckenrest km 12,627 bis km 13,75 (1,123 km), – nicht in Betrieb/veräußert km 13,750 bis km 16,920 (3,16 km), – stillgelegt km 16,920 bis km 17,584 (0,664 km)
6	5810	Waldmünchen km 21,912–km 22,100	31.08.	BY	0,2	Station wurde nicht veräußert, Aussage Bahnsteigmitte
Summe					**45,1**	

Tabelle 16

Stilllegung von Eisenbahnstrecken/-teilstecken 2009
(Angaben DB Netz AG, Stand April 2010)

Nr.	Str.-Nr.	Strecke/Teilstrecke	Termin	Land	Länge (km)	Bemerkungen der DB AG
1	2660	Bf-Infrastruktur Köln-Kalk	03.02.	NW	0,8	
2	5110	Strullendorf km -0,339–km 0,150	04.02.	BY	0,5	
3	1534	Bf Ocholt, Bf-Infrastruktur	16.02.	NI	0,9	
4	6759	Templin km 92,884–km 93,500 Bf-Infrastruktur	19.02.	BB	0,6	Station wurde nicht veräußert, Aussage Bahnsteigmitte
5	6553	Bf. Belzig/ neues Streckenende 21,546	10.03.	BB	0,1	Station wurde nicht veräußert, Aussage Bahnsteigmitte Station wurde nicht veräußert, Aussage Bahnsteigmitte
6	6803	Bf. Schraplau km 4,075–km 4,614	21.04.	ST	0,5	Station wurde nicht veräußert, Aussage Bahnsteigmitte
7	6806	Hp Schafstädt km 17,598–km 18,136	21.04.	ST	0,5	Station wurde nicht veräußert, Aussage Bahnsteigmitte
8	6850	Bf Wippra km 19,815–km 19,990	21.04.	ST	0,2	Station wurde nicht veräußert, Aussage Bahnsteigmitte
9	1942 1940	Schöppenstedt (a) km 30,115–Jerxheim km 41,183 Jerxheim km 22,265–Schöningen (e) km 10,240	20.05.	NS/ST	23,0	Streckennummer-Wechsel
10	6218	Bf Spreewitz	17.06.	SN	0,1	Station wurde nicht veräußert, Aussage Bahnsteigmitte
11	6013	Berlin-Grunewald km 2,011–km 2,968	07.07.	BE	0,9	Die angegebene Streckennummer ist korrekt. Der Bahnhof befindet sich in einem „Dreieck“ von 3 Strecken (Strecke 6013, 6042, 6062).
12	3201	Türkismühle/Neuer Streckenanfang km –0,290	24.08.	SL	0,1	Station wurde nicht veräußert, Aussage Bahnsteigmitte

noch Tabelle 16

Nr.	Str.-Nr.	Strecke/Teilstrecke	Termin	Land	Länge (km)	Bemerkungen der DB AG
13	2181	Essen West km 1,335 Bf Infrastruktur	13.08.	NW	2,1	Station wurde nicht veräußert, Aussage Bahnsteigmitte
14	2423	Hagen-Eckesey km 55,430 Bf-Infrastruktur	13.08.	NW	1,6	
15	3730	Limburg (Lahn)/Neuer Streckenanfang km –0,123	26.08.	HE	0,1	Station wurde nicht veräußert, Aussage Bahnsteigmitte
16	2505	Bochum Nord km 42,240 Bf-Infrastruktur	10.09.	NW	0,5	Darstellung des Zustandes der Strecke: – stillgelegt km 39,876–km 42,240 (2,364 km), – Streckenrest km 42,240–km 42,7 (0,46 km), – stillgelegt km 42,7–km 49,919 (7,219 km) – Bahnhofsinfrastruktur stillgelegt km 49,919–km 51,192 (1,273 km)
17	2505	Bochum Nord km 49,919 Bf-Infrastruktur	10.09.	NW	1,3	
18	6815	Tröglitz (km 0,430)– Abzw Zeitz Zn (km 3,689)	01.10.	ST	3,2	
19	2302	Duisburg-Ruhrort Hafen / geänderter Streckenverlauf	27.10.	NW	0,7	
20	1915	Braunschweig Rbf Bf-Infrastruktur	07.12.	NI	1,4	
21	2152	Bochum-Riemke / ESTW neue Weichen	14.12.	NW	0,3	nur Kilometeranpassung von alt 1,430 zu neu 1,716 (Verkürzung um 0,286 km, Bereinigung der Gleislängen)
22	5217	Würzburg Rbf Zell (km 6,240)–Veitshöchheim (km 7,219)	16.12.	BY	0,9	Ohne Verfahren, da es sich hierbei um einen Streckenrest handelt, dessen Stilllegung benötigt kein Verfahren; Weiterbetrieb Bahnhofsgleis
Summe (Stand: 31. Dezember 2009)					**40,3**	

B.7.4 Bedarfsplanüberprüfung

Dem Bund obliegt gemäß Artikel 87e Absatz 4 GG die Verantwortung für den Ausbau und den Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes. Das Nähere regelt das Bundesschienenwegeausbaugesetz. Danach wird das Schienenwegenetz der Eisenbahnen des Bundes nach dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ausgebaut.

Der Neu- und Ausbaubedarf wird ermittelt auf der Grundlage einer Verkehrsprognose, die sich auf ein definiertes Prognosejahr bezieht. Voraussetzung für die Berücksichtigung von Projekten ist der Nachweis der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit nach der Methodik der Bundesverkehrswegeplanung. Kern der gesamtwirtschaftlichen Bewertung bildet die Nutzen-Kosten-Analyse. Ein Nutzen-Kosten-Verhältnis über 1 zeigt, dass bei monetärer Bewertung der staatlichen Ziele die Zielerreichung den Mitteleinsatz übersteigt und eine Berücksichtigung im Bedarfsplan gerechtfertigt ist. Die Bundesregierung verfolgt mit dieser koordinierten Planung das Ziel, möglichst netzweit und durchgehend die bestehenden Engpässe aufzulösen und somit eine Neu- und Ausbaubedarf zu definieren, der größtmögliche Synergieeffekte erzeugt.

Nach § 4 Absatz 1 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes ist der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege spätestens nach Ablauf von jeweils fünf Jahren daraufhin zu überprüfen, ob der jeweils geltende Bedarf der zwischenzeitlich eingetretenen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Vor diesem Hintergrund wurde der aktuelle Bedarfsplan vom 15. September 2004 einer Überprüfung unterzogen. *Die am 11. November 2010 abgeschlossene Bedarfsplanüberprüfung erfolgte auf Basis der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025.*

Abbildung 4

Bedarfsplan für die Schienenwege des Bundes



Quelle: BMVBW, Ref A 21, Stand: 2003

C Bundesfernstraßen

C.1 Grundsätze der Straßennetzplanung des Bundes und Bestand

C.1.1 Grundsätze der Straßennetzplanung des Bundes

Aufbauend auf den zentralen verkehrspolitischen und gesellschaftlichen Zielen ergeben sich für die Straßennetzplanung des Bundes folgende Handlungsschwerpunkte:

– Stärkung der Leistungsfähigkeit der Bundesfernstraßeninfrastruktur in einem größer werdenden Europa,

– Fortführung des Aufbaus eines leistungsfähigen Bundesfernstraßennetzes in den neuen Ländern,

– Verbesserung der Bundesfernstraßeninfrastruktur in den alten Ländern,

– gezielte Beseitigung von Verkehrsengpässen im Bundesautobahnnetz,

– Stärkung des maritimen Wirtschaftsstandortes Deutschland durch Ausbau der Hinterlandanbindungen,

– Verkehrsentlastung und Steigerung der Lebensqualität in Städten und Gemeinden durch den Bau von Ortsumgehungen,

– Sicherung der vorhandenen Bundesfernstraßeninfrastruktur durch verstärkte Erhaltungsinvestitionen,

– Einsatz und Förderung moderner Verkehrstechnologien für die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs.

Die Investitionspolitischen Ziele finden ihren Niederschlag im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen mit den geplanten Neu- und Ausbauvorhaben im Bundesfernstraßennetz.

Auf der Grundlage des jeweiligen Bedarfsplans werden durch die Länder als Auftragsverwaltung des Bundes die Projektplanungen eingeleitet. Planungsauftrag besteht für alle Maßnahmen des „Vordringlichen Bedarfs“ (VB), Planungsrecht für solche des „Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht“ (WB*).

Die Planungen erfolgen in enger Abstimmung mit dem Bund als Baulastträger der Bundesfernstraßen. So bestimmt der Bund die Linie für neue Autobahnen und längere Bundesstraßenneubaustrecken. Bei Ortsumgehungen erfolgt keine formelle Linienbestimmung, die Linienführung wird aber mit dem Bund abgestimmt.

Der fertige Entwurf wird von der zuständigen Auftragsverwaltung dem BMVBS zur Erteilung des sog. Gesehen-Vermerks, der Zustimmung des Bundes zu der Planung, vorgelegt. Damit kann das Land das Baurechtsverfahren durchführen. Ein Baubeginn kann erst erfolgen, wenn der Bund die entsprechenden Gelder bereit stellt und der Vergabe der Bauarbeiten zugestimmt hat.

Neben dem Neu- und Ausbau des Bundesfernstraßennetzes zählt zur Straßennetzplanung auch die Feststellung von Mängeln und Ermittlung von Engpässen im Netz, die es vorrangig zu beseitigen gilt. Ein weiteres Thema ist die Anpassung des Bundesfernstraßennetzes an geänderte Verkehrsstrukturen z. B. durch regionale Umstufungen von Straßen (Bundes- zur Landstraße oder umgekehrt).

C.1.2 Netz der Bundesfernstraßen (Bestand und Entwicklung)

Bestand

Nach Ablauf des Jahres 2009 (Stand 1. Januar 2010) verfügte die Bundesrepublik Deutschland über ein Straßennetz für den überörtlichen Verkehr von 230 969 km Länge. Damit hat sich das Bundesfernstraßennetz gegenüber dem Vorjahr wie folgt verändert.

Tabelle 17

Straßennetzlängen

Straßennetz	Netzlänge[1] gegenüber dem Vorjahr			Veränderung
	01.01.2009	01.01.2010		
	(km)	(km)	(%)	(km)
1	2	3	4	5
Bundesfernstraßen	52.921	52.700	22,8	– 221
davon				
Bundesautobahnen	12.718	12.813	5,5	+ 95
Bundesstraßen	40.203	39.887	17,3	– 316
Übrige überörtliche Straßen	178.151	178,269	77,2	+ 118
davon				
Landesstraßen	86.528	86.615	37,5	+ 87
Kreisstraßen	91.623	91.654	39,7	+ 31

[1] Quelle: Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs, Stand: 1. Januar 2010.

Tabelle 18

Längenentwicklung der Bundesfernstraßen seit 1950
(entstanden durch Neubau, Umstufungen und Neuvermessungen)

Jahr	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Bundesfernstraßen	
	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar (Spalte 2+4)	Veränderung gegenüber dem Vorjahr (Spalte 3+5)
	km					
1	2	3	4	5	6	7
1950	2.128,0	–	24.349,4	–	26.477,4	–
1951	2.128,0	–	24.327,4	–22,0	26.455,4	–22,0
1952	2.128,0	–	24.327,4	–	26.455,4	–
1953	2.131,3	+3,3	24.250,4	–77,0	26.381,7	–73,7
1954	2.163,0	+31,7	24.267,7	+17,3	26.430,7	+49,0
1955	2.186,6	+23,6	24.474,1	+206,4	26.660,7	+230,0
1956	2.186,6	–	24.553,5	+79,4	26.740,1	+79,4
1957	2.261,0	+74,4	24.481,8	–71,7	26.742,8	+2,7
1958	2.272,2	+11,2	24.480,2	–1,6	26.752,4	+9,6
1959	2.420,0	+147,8	24.508,3	+28,1	26.928,3	+175,9
1960	2.551,2	+131,2	24.950,9	+442,6	27.502,1	+573,8
1961	2.670,6	+119,4	25.262,2	+311,3	27.932,8	+430,7
1962	2.830,4	+159,8	28.014,3	+2.752,1	30.844,7	+2.911,9
1963	2.935,8	+105,4	29.206,1	+1.191,8	32.141,9	+1.297,2
1964	3.076,9	+141,1	29.586,4	+380,3	32.663,3	+521,4
1965	3.204,3	+127,4	29.906,9	+320,5	33.111,2	+447,9
1966	3.371,5	+167,2	30.516,1	+609,2	33.887,6	+776,4
1967	3.508,4	+136,9	31.418,4	+902,3	34.926,8	+1.039,2
1968	3.616,6	+108,2	31.986,8	+568,4	35.603,4	+676,6
1969	3.966,6	+350,0	32.047,7	+60,9	36.014,3	+410,9
1970	4.110,3	+143,7	32.205,0	+157,3	36.315,3	+301,0
1971	4.460,6	+350,3	32.465,3	+260,3	36.925,9	+610,6
1972	4.827,8	+367,2	32.590,4	+125,1	37.418,2	+492,3
1973	5.258,3	+430,5	32.696,0	+105,6	37.954,3	+536,1
1974	5.481,0	+222,7	32.703,0	+7,0	38.184,0	+229,7
1975	5.741,8	+260,8	32.594,0	–109,0	38.335,8	+151,8
1976	6.207,0	+465,2	32.518,0	–76,0	38.725,0	+389,2
1977	6.434,5	+227,5	32.460,0	–58,0	38.894,5	+169,5

noch Tabelle 18

Jahr	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Bundesfernstraßen	
	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar (Spalte 2+4)	Veränderung gegenüber dem Vorjahr (Spalte 3+5)
	km					
1	2	3	4	5	6	7
1978	6.711,0	+276,5	32.292,0	–168,0	39.003,0	+108,5
1979	7.029,0	+318,0	32.252,0	–40,0	39.281,0	+278,0
1980	7.292,0	+263,0	32.248,0	–4,0	39.540,0	+259,0
1981	7.539,0[2]	+247,0[2]	32.558,0	+310,0[3]	40.097,0	+557,0
1982	7.806,0[2]	+267,0	32.356,0	–202,0	40.162,0	+65,0
1983	7.919,0	+113,0	32.239,0	–117,0	40.158,0	–4,0
1984	8.080,0	+161,0	31.553,0	–686,0[4]	39.633,0	–525,0
1985	8.198,0	+118,0	31.485,0	–68,0	39.683,0	+50,0
1986	8.350,0	+152,0[5]	31.372,0	–113,0	39.722,0	+39,0
1987	8.437,0	+87,0	31.368,0	–4,0	39.805,0	+83,0
1988	8.618,0	+181,0	31.196,0	–172,0	39.814,0	+9,0
1989	8.721,0	+103,0	31.108,0	–88,0	39.829,0	+15,0
1990	8.822,0	+101,0	31.063,0	–45,0	39.885,0	+56,0
1991	10.854,0	+137,0	42.554,0	–203,0	53.408,0	–66,0
1992	10.995,0	+101,0	42.123,0	–431,0	53.078,0	–330,0
1993	11.013,0	+58,0	42.169,0	+46,0	53.182,0	+104,0
1994	11.080,0	+67,0	41.995,0	–174,0	53.075,0	–107,0
1995	11.143,0	+63,0	41.770,0	–225,0	52.913,0	–162,0
1996	11.190,0	+47,0	41.729,0	–41,0	52.919,0	+6,0
1997	11.246,0	+56,0	41.487,0	–213,0	52.733,0	–186,0
1998	11.309,0	+63,0	41.419,0	–68,0	52.728,0	–5,0
1999	11.427,0	+118,0	41.386,0	–33,0	52.813,0	+85,0
2000	11.515,0	+88,0	41.321,0	–65,0	52.836,0	+23,0
2001	11.712,0	+197,0	41.282,0	–39,0	52.994,0	+158,0
2002	11.786,0	+74,0	41.228,0	–54,0	53.014,0	+20,0
2003	12.037,0	+251,0	41.246,0	+18,0	53.283,0	+269,0
2004	12.044,0	+7,0	41.139,0	–107,0	53.183,0	–100,0
2005	12.174,0	+130,0	40.969,0	–170,0	53.143,0	–40,0
2006	12.363,0	+189,0	40.983,0	+14,0	53.346,0	+203,0

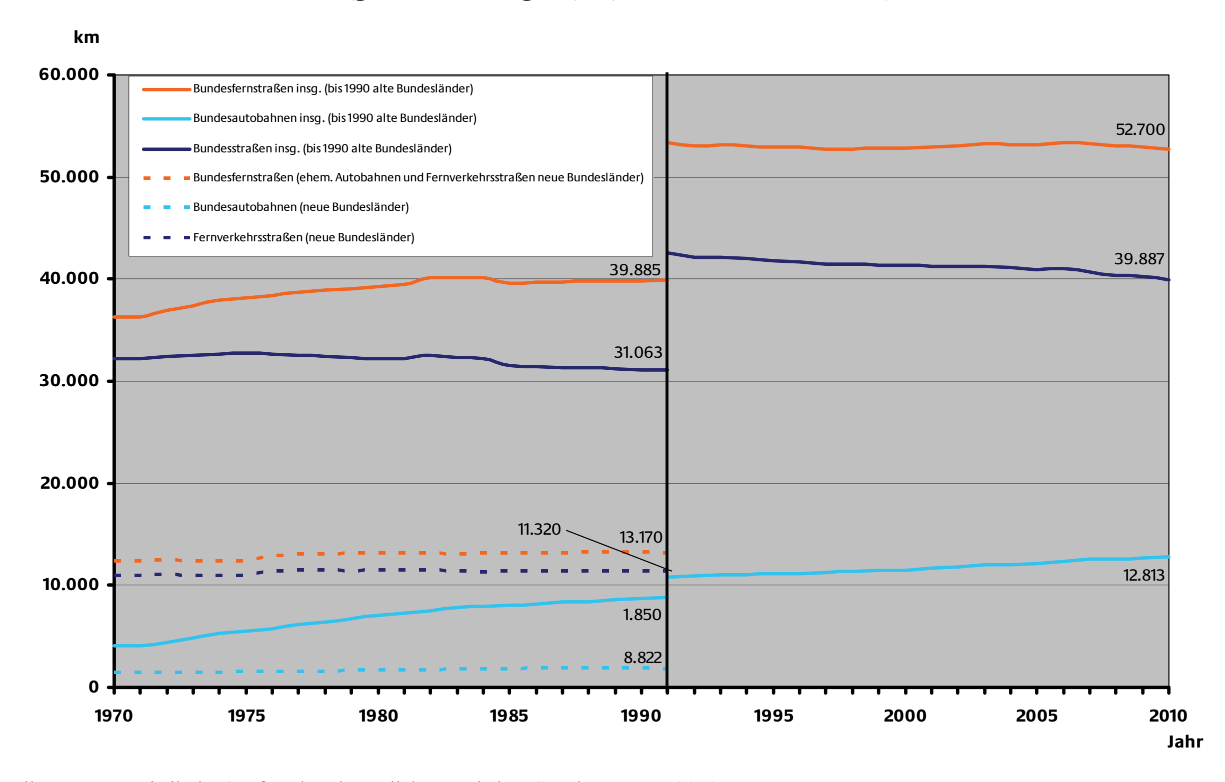
noch Tabelle 18

Jahr	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Bundesfernstraßen	
	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar (Spalte 2+4)	Veränderung gegenüber dem Vorjahr (Spalte 3+5)
	km					
1	2	3	4	5	6	7
2007	12.531,0	+168,0	40.711,0	–272,0	53.242,0	–104,0
2008	12.594,0	+63,0	40.416,0	–295,0	53.010,0	–232,0
2009	12.718,0	+124,0	40.203,0	–213,0	52.921,0	–89,0
2010	12.813,0	+95,0	39.887,0	–316,0	52.700,0	–221,0

1 ab 1959 einschließlich Saarland.
2 einschließlich 24,5 km Anschlussäste.
3 einschließlich rund 200 km Anschlussäste.
4 einschließlich rund 543 km Anschlussäste.
5 hierin sind 159,5 km Neubaustrecken enthalten.
6 ab 1. Januar 1991 in den neuen Ländern:
1 895 km Bundesautobahnen, 11 694 km Bundesstraßen = 13 589 km Bundesfernstraßen
7 ab 1. Januar 1992 alte und neue Bundesländer.

Abbildung 5

Längenentwicklung des Bundesfernstraßennetzes (gerundete Längen (km), Stand: 1. Januar 2010)



Quelle: Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs, Stand: 1. Januar 2010

C.1.3 Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen

Orientierungsgröße für den Ausbau und die Erhaltung des Bundesfernstraßennetzes ist die zu erwartende Verkehrsnachfrage im Personen- und Güterverkehr. Wichtige Einflussfaktoren hierfür sind der inländische Kraftfahrzeugbestand sowie die Verkehrsstärken.

Kraftfahrzeuge

Bis Ende des Jahres 2009 (Stand 1. Januar 2010) wurde für das Bundesgebiet die in folgender Tabelle aufgeführte, nach Kfz-Arten gegliederte Bestandsentwicklung gegenüber dem Vorjahr festgestellt:

Die folgende Abbildung zeigt die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes seit 1970. Aufgrund von EU-Vorschriften werden ab 1. März 2007 die vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge vom KBA nicht mehr im Kfz-Bestand ausgewiesen. Bisher waren diese enthalten; zum 1. Januar 2006 machten sie etwa 12 Prozent des Pkw-Bestands aus.

Tabelle 19

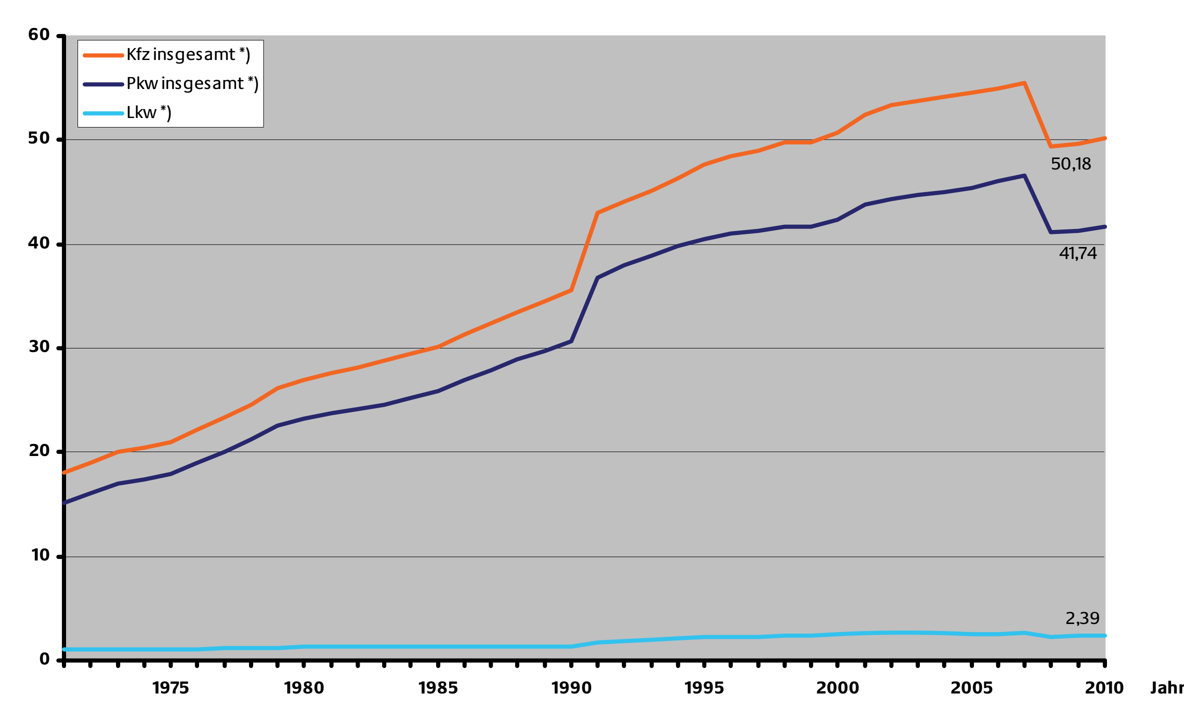
Kfz-Bestand

Kfz-Arten	Bestand in Tausend		Zuwachs[2]
	01.01.2009[2]	01.01.2010[2]	in %
1	2	3	4
Krafträder	3.658,6	3.762,6	2,8
Pkw	41.321,2	41.737,6	1,0
Lkw	2.346,7	2.385,1	1,6
übrige Kfz[1]	2.276,1	2.299,1	1,0
Summe Kfz	49.602,6	50.184,4	1,2

[1] Einschließlich Kraftomnibusse und Sattelzugmaschinen.
[2] Ab 1. Januar 2008 ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge (etwa 12 Prozent), Veränderungsraten wurden auf Basis der jeweiligen Vorjahreswerte berechnet.
Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 1.1, Verkehr aktuell 03/10

Abbildung 6

Entwicklung des Kfz-Bestandes (jeweils zum 1. Januar des Jahres)



* Ab 1991 ABL + NBL, ab 1. Januar 2008 ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge (etwa 12 Prozent)
Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 1.1, Verkehr aktuell 03/10.

Verkehrsstärken

Für das Berichtsjahr wurden über das Jahr gemittelte Werte der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) und des Anteils des Schwerverkehrs (SV) ermittelt (siehe nachfolgende Tabelle), die in ihrer zeitlichen Entwicklung in der anschließenden Abbildung „Verkehrsstärkenentwicklung (DTV) auf den Bundesfernstraßen und den übrigen Außerortsstraßen“ dargestellt sind.

Tabelle 20

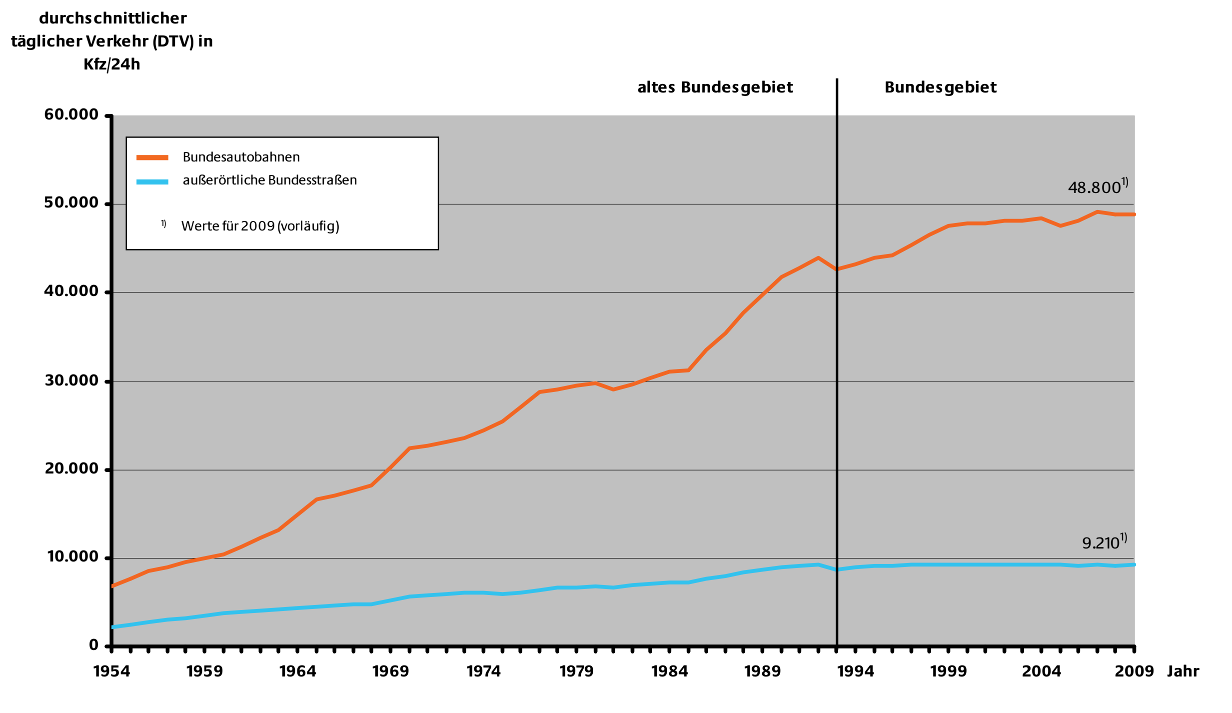
Verkehrsstärken

Straße	2008[1]		2009		Änderungen 2008/2009[1]	
	DTV_{Kfz} Kfz/24 h	SV-Anteil %	DTV_{Kfz} Kfz/24 h	SV-Anteil %	des DTV_{Kfz} %	des SV-Anteils %
Bundesautobahnen	48.800	15,4	48.800	13,9	+ 0,1	– 1,5
Bundesstraßen außerorts	9.150	8,3	9.210	8,0	+ 0,7	– 0,3

[1] Berechnungen der Bundesanstalt für Straßenwesen. DTV-Werte gerundet; die Zuwachsraten wurden aus den ungerundeten Werten errechnet.

Abbildung 7

Verkehrsstärkenentwicklung (DTV) auf den Bundesfernstraßen und den übrigen Außerortsstraßen (vor 1993: nur alte Bundesländer)



Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen.

Fahrleistungen

Die verkehrliche Bedeutung der Bundesfernstraßen besteht in ihrem überproportional hohen Anteil an den Verkehrsleistungen. Ein Großteil der Jahresfahrleistungen der Kfz im Straßenverkehr wird auf Bundesfernstraßen erbracht, deren Längenanteil am Gesamtnetz der Straßen des überörtlichen Verkehrs rund 23 Prozent beträgt. Der Kfz-Verkehr, insbesondere der Güterverkehr, konzentriert sich weiterhin auf den Autobahnen (vgl. DTV-Werte), die bei einem Längenanteil von 5,5 Prozent am Gesamtnetz der Straßen des überörtlichen Verkehrs rund 33 Prozent der Fahrleistungen tragen.

Tabelle 21

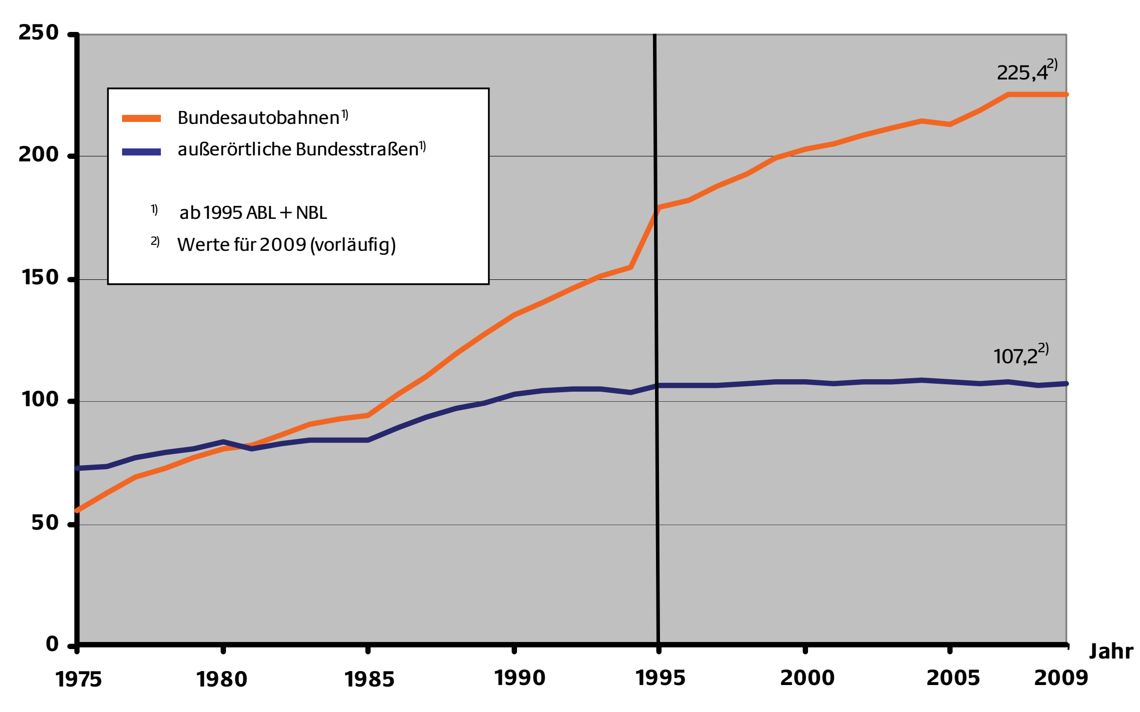
Jahresfahrleistungen

Netz/Teilnetz	2008		2009		Änderungen 2008/2009 der Jahresfahrleistungen
	Jahresfahrleistung	Anteile	Jahresfahrleistung	Anteile	
	Mrd. Kfz-km	%	Mrd. Kfz-km	%	%
Gesamtes Straßennetz[1]	690,1[1]	100,0	699,0[3]	100,0	+1,3
davon BFStr. außerorts	332,1[2]	48,1	332,6[2]	47,6	+0,2
davon Bundesautobahnen	225,3[2]	32,6	225,4[2]	32,3	0,0
Bundesstraßen	106,8[2]	15,5	107,2[2]	15,3	+0,4

1 DIW: Verkehr in Zahlen.
2 Bundesanstalt für Straßenwesen.
3 Inländerfahrleistung.

Abbildung 8

Entwicklung der Jahresfahrleistungen auf den Bundesfernstraßen (vor 1995: nur alte Bundesländer)



Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen.

Baustellen auf Autobahnen

Bauarbeiten an Betriebsstrecken der Bundesautobahnen sind zur Erhaltung der Substanz, zu deren Modernisierung und damit auch zur Aufrechterhaltung und Verbesserung der Verkehrssicherheit unvermeidbar. Die Planung und Festlegung der Bauzeiten erfolgt in Abhängigkeit von der vorhandenen Verkehrsstärke. Die Anzahl der Fahrstreifen je Fahrtrichtung soll grundsätzlich beibehalten werden. Zeitgleiche Arbeiten auf parallel verlaufenden Strecken sollen auf festgelegten Netzmaschen ganzjährig vermieden werden.

Zur Information der Öffentlichkeit über aktuelle Baustellen mit einer Dauer von 8 Tagen und mehr wird in Zusammenarbeit mit den Ländern im Internet ein bundesweites Baustelleninformationssystem (BIS) betrieben. Aktuelle Baustellendaten und geplante Sperrungen von Streckenabschnitten und Anschlussstellen werden von jedem Bundesland regelmäßig aktualisiert und unmittelbar ins Internet eingestellt. Die Informationen sind im Internetangebot des BMVBS unter http://www.bmvbs.de verfügbar.

C.2 Investitionen

C.2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

Das 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetz (5. FStrAbÄndG) und damit der neue Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (BPL) mit Gültigkeit ab 1. Januar 2001 sind am 16. Oktober 2004 (BGBl. I 2004, S. 2574) in Kraft getreten. Mit dem neuen Bedarfsplan sind die Weichen für eine zukunftsweisende Investitionsstrategie im Bundesfernstraßennetz Deutschlands gestellt. Er beinhaltet folgende Bauziele (Vordringlicher Bedarf, ab 2001):

– Neubau von 1 900 km Autobahnen,

– Erweiterung von 2 200 km Autobahnen auf 6 oder mehr Fahrstreifen,

– Aus- und Neubau von 5 500 km Bundesstraßen, darin enthalten rund 850 Ortsumgehungen.

Das Fernstraßennetz zu erhalten und auszubauen ist eine anspruchsvolle Aufgabe, die hohen finanziellen Aufwand erfordert. Zur Umsetzung des aktuell gültigen Bedarfsplans wurden bis Ende 2009 nahezu 40 Prozent der Bedarfsplanmaßnahmen mit einem Volumen von rund 25 Mrd. Euro realisiert. Im Jahr 2009 standen unter Einschluss der Konjunkturpakete über 6 Mrd. Euro zur Verfügung und werden in vergleichbarer Höhe im Jahr 2010 zur Verfügung stehen. Für weitere im Bau befindliche Projekte sind noch rund 7 Mrd. Euro abzufinanzieren.

Ein Schwerpunkt der Investitionstätigkeit der vergangenen Jahre lag beim Neubau und der Erweiterung von Bundesautobahnen. Im Zeitraum 2001 bis 2009 wurden rund 1 100 km Autobahnen für über 11,1 Mrd. Euro neu gebaut und rund 570 km für über 5,8 Mrd. Euro auf 6 oder mehr Fahrstreifen erweitert. Insbesondere die vorrangige Realisierung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit trug zu dieser positiven Bilanz bei. Darüber hinaus wurden mit einem Bauvolumen von rund 8,2 Mrd. Euro weitere rund 1 450 km Bundesstraßen aus- oder neugebaut, davon allein rund 230 Ortsumgehungen (siehe Kapitel C.11).

Die im Zeitraum 2001 bis 2009 fertig gestellten Bundesautobahnabschnitte sind in den Karten „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2009“ (siehe Kapitel C.11.17) dargestellt und in der Tabelle „Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen, für den Verkehr freigegebene Verkehrsabschnitte in den Jahren 2001 bis 2009“ (siehe Kapitel C.3.1) zusammengefasst.

Die Investitionsschwerpunkte bei den 950 Mio. Euro umfassenden Investitionen des Konjunkturpakets I in die Bundesfernstraßen für die Jahre 2009 und 2010 sind

– der Neubeginn von Bedarfsplanmaßnahmen mit 456 Mio. Euro,

– die Verstärkung laufender Maßnahmen mit 244 Mio. Euro,

– die Verstärkung von Erhaltungsmaßnahmen mit 220 Mio. Euro,

– die Verstärkung des Parkflächen-Ausbauprogramms mit 30 Mio. Euro.

Die insgesamt 850 Mio. Euro umfassenden Investitionsschwerpunkte des Konjunkturpakets II bei den Bundesfernstraßen sind:

– zusätzliche Neubeginne und Verstärkungen von Bedarfsplanmaßnahmen mit 400 Mio. Euro,

– die Verstärkung von Erhaltungsmaßnahmen (Fahrbahnen, Brücken und andere Ingenieurbauwerke) mit 350 Mio. Euro,

– zusätzliche Parkflächen für Lkw an BAB-Parkplätzen und Rastanlagen (unter Berücksichtigung der Interessen der Anwohner an verbessertem Lärmschutz) mit 100 Mio. Euro.

Gemäß § 4 Fernstraßenausbaugesetz hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nach Ablauf von jeweils 5 Jahren zu prüfen, ob der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen der Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Eine etwaige Anpassung würde dann durch eine Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes erfolgen. Die Überprüfung wurde in 2008 eingeleitet. Die Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen erfolgt dabei nicht für einzelne Maßnahmen, sondern betrachtet die Gesamtentwicklung des Verkehrs in Deutschland und seinen Regionen, bezogen auf das Prognosejahr 2025.

Bei der Überprüfung wird nach Autobahn- und Bundesstraßenprojekten differenziert. Die Autobahnprojekte werden gesondert im Rahmen einer Engpassanalyse für das Bundesautobahnnetz überprüft. Ziel ist es festzustellen, ob und in welchem Umfang die Bedarfsplanprojekte zum Abbau kapazitätsbedingter Engpässe auf den Autobahnen führen.

Die Ergebnisse der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen sowie der Überprüfung des Bedarfsplans der Bundesschienenwege werden dem Deutschen Bundestag in einem gemeinsamen Bericht mitgeteilt.

C.2.2 Bundesfernstraßenfinanzierung 2009 – Kapitel 1210 und Kapitel 1202 (Maut)

Für die Bundesfernstraßen standen für das Jahr 2009 nach Verkündung des Haushaltsgesetzes 2009 vom 21. Dezember 2008 (BGBl. I, Nr. 64, S. 2899) folgende Ausgabemittel zur Verfügung:

Tabelle 22

Bundesfernstraßenfinanzierung 2009 – Haushaltssoll

	Mio. Euro
Haushaltsmittel Kapitel 1210	3.985,5
Haushaltsmittel Kapitel 1202 (Maut)	2.165,9
Haushaltsmittel Kapitel 1202 (Tgr. 09 Konjunkturpaket I)	550,0
hinzu: freigegebene Reste aus dem Vorjahr	0,0
Einsparung für Kapitel 1202	– 66,0
Summe Verfügungsbetrag (SOLL)	**6.635,4**
Hinzu kommen aus dem Investitions- und Tilgungsfonds (ITF, Konjunkturpaket II) – veranschlagt im Epl. 60, Kap. 6091 Tgr. 02, – verkündet mit Nachtragshaushaltsgesetz 2009 in den Jahren 2009 bis 2011 für Straßenbauinvestitionen	850,0

Tabelle 23

Bundesfernstraßenfinanzierung 2009 – IST-Ausgaben

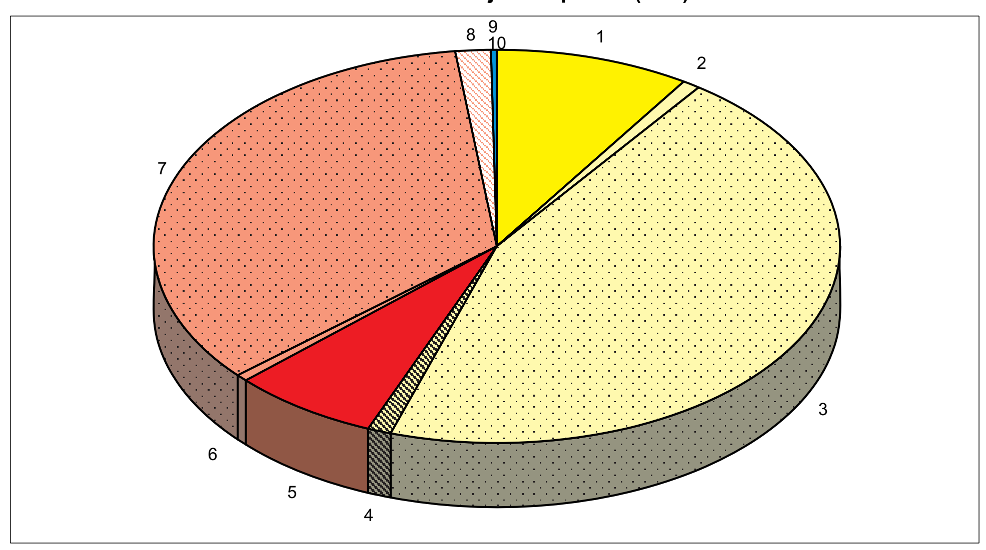
	Mio. Euro
Kapitel 1210	4.159,7
(davon Verstärkung durch Mittelausgleiche und von KV)	*(87,9)*
Kapitel 1202 (Maut, Konjunkturpaket I und Aufbauhilfefonds Hochwasser)	2.726,4
(davon Verstärkung durch Minderausgabe KP I bei Schiene und Wasserstraße)	*(90,1)*
Kapitel 6091 (Investitions- und Tilgungsfonds, Konjunkturpaket II)	309,8
Summe IST-Ausgaben	7.195,9
Nichtinvestitionen	998,4
Investitionen	**6.197,5**
– davon Anteil für Maßnahmen des Bedarfsplanes, inkl. Refinanzierung	2.696,2
– davon Investitionen außerhalb der Bedarfsplanmaßnahmen	3.501,3
(nachrichtlich) davon – Baukostenzuschüsse der Europäischen Union	*41,7*
– Kapitel 1202 Titel 713 71 (Aufbauhilfefonds Hochwasser)	*34,3*
–Ausgabereste Berichtsjahr	*0,0*
hinzu aus Kapitel 1222 Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen	*70,1*

Abbildung 9

Haushalt 2009 – IST-Ausgaben
Anteile der Ausgabenbereiche bei Kap. 1210 und Kap. 1202 (Bundesfernstraßen)

Haushalt 2009
Istausgaben

Anteile der Ausgabenbereiche bei Kap. 1210 + Kap. 1202 (Bundesfernstraßen) einschl. Konjunkturpaket I (KP I)



		- Mio € -	%
A	**Bau und Betrieb - Bundesautobahnen**	**3.870,7**	**56,2%**
	davon:		
1.	Straßenbetriebsdienst	633,7	9,2%
	davon Investitionen (u.a. Kfz/Geräte und Nebenanlagen)	(162,0)	
2.	Abgeltung von Zweckausgaben für Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht	47,9	0,7%
3.	Bauinvestitionen (einschl. Grunderwerb)	3.098,2	45,0%
	Erhaltung, Um-/Ausbau, Lärmschutz - einschl. KP I	1.481,2	
	Erweiterung auf 6 oder mehr Fahrstreifen einschl. KP I	747,8	
	Neubau einschl. KP I	601,8	
	Erwerb privatvorfinanzierter Abschnitte	267,4	
4.	Weitere Ausgaben (u.a. Verkehrsbeeinflussung)	90,9	1,3%
B	**Bau und Betrieb - Bundesstraßen**	**2.987,4**	**43,4%**
	davon:		
5.	Straßenbetriebsdienst	475,0	6,9%
	davon Investitionen (u.a. Kfz/Geräte und Nebenanlagen)	(59,4)	
6.	Abgeltung von Zweckausgaben für Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht	37,3	0,5%
7.	Bauinvestitionen (einschl. Grunderwerb)	2.373,7	34,5%
	Erhaltung, Um-/Ausbau, Lärmschutz - einschl. KP I	1.413,3	
	Neubau einschl. KP I	848,8	
	Erwerb privatvorfinanzierter Abschnitte	111,6	
8.	Weitere Ausgaben (u.a. Verkehrsbeeinflussung)	101,4	1,5%
C	**Sonstiges**	**28,0**	**0,4%**
	davon:		
9.	Zuwendungen des Bundes an fremde Baulastträger nach § 5a FStrG	0,0	0,0%
10.	Weitere Ausgaben (u.a. Forschung)	28,0	0,4%
	Zusammen:	**6.886,1**	**100,0%**
	Anteil Bedarfsplanmaßnahmen (BPL)	**2.633,3**	**38,2%**
	davon VDE	290,2	
	hinzu aus Kap. 1222	**70,1**	
	hinzu aus Sondervermögen (KP II)	**309,8**	

C.2.3 Bundeshaushalt 2010

Das Haushaltsgesetz 2010 vom 6. April 2010 wurde am 9. April 2010 verkündet (BGBl. I Nr. 14 S. 3469). Der vom Deutschen Bundestag verabschiedete Bundeshaushalt 2010 sieht für Kapitel 1210 (Bundesfernstraßen) und Kapitel 1202 (Allgemeine Bewilligungen/Maut und Innovations- und Investitionsprogramm Verkehr) Ausgaben für die Bundesfernstraßen in Höhe von 6 248,5 Mio. Euro vor. Hinzu kommen noch Restmittel in Höhe von 540 Mio. Euro aus dem Investitions- und Tilgungsfonds (ITF) im Rahmen des Konjunkturpaketes II. Diese Mittel werden im Einzelplan 60 des BMF, überjährig in 2009 und 2010 ggf. zur Ausfinanzierung lfd. Maßnahmen bis zum 31. Dezember 2011 bereitgestellt.

C.2.4 Erhaltungsinvestitionen

C.2.4.1 Bundesfernstraßen (Ausgaben)

Neben dem Neubau und der Erweiterung der Bundesfernstraßen gewinnt deren Erhaltung und Ersatz im Rahmen der Zukunftsüberlegungen zu einer verkehrssicheren Verkehrsinfrastruktur zunehmend an Bedeutung. Es gilt, die Bundesfernstraßen in ihrer Substanz und Nutzungsfähigkeit nachhaltig zu bewahren. Hierfür müssen jährlich steigende Finanzmittelanteile aus dem Straßenbauhaushalt bereitgestellt werden.

Zur Erhaltung der Bundesfernstraßen – ohne die Erhaltungsanteile im Zusammenhang mit Um- und Ausbau sowie Bundesautobahnerweiterung – wurden im Berichtsjahr 2009 insgesamt (Strecke + Ingenieurbauwerke) 2 638 Mio. Euro (einschließlich KP II) ausgegeben, davon für

– Bundesautobahnen: 1 341 Mio. Euro,

– Bundesstraßen: 1 297 Mio. Euro.

C.2.4.2 Ingenieurbauwerke (Ausgaben)

Wesentliche Grundlage für die Planung und Durchführung von Erhaltungsmaßnahmen an Ingenieurbauwerken ist die Zustandsbewertung der Bauwerke im Rahmen der regelmäßig durchzuführenden Bauwerksprüfungen.

Der Anteil der Erhaltungsausgaben für Ingenieurbauwerke für Bundesfernstraßen lag im Berichtszeitraum mit rund 345 Mio. Euro bei etwa 21 Prozent der Gesamterhaltungsausgaben mit steigender Tendenz. Hinzu kommen noch Erhaltungsausgaben durch die Instandsetzung und Erneuerung von Bauwerken im Rahmen des Um- und Ausbaus von Bundesfernstraßen.

Neben kleineren Instandsetzungsmaßnahmen an den Bauwerken, die zum Routinegeschäft der Auftragsverwaltungen gehören, stehen aufgrund der Altersstruktur des Bauwerksbestandes und aufgrund der höheren Belastungen der Bauwerke infolge des enorm angestiegenen Schwerverkehrs vor allem bei Großbrücken im Zuge von Autobahnen zunehmend umfangreiche Grundinstandsetzungen und Ertüchtigungen an. Bei vielen älteren Bauwerken sind durch die höheren Belastungen inzwischen die bisher noch vorhandenen Tragfähigkeitsreserven weitgehend aufgebraucht, so dass neben Instandsetzungen auch Verstärkungen und in manchen Fällen auch Ersatzneubauten erforderlich werden (siehe Kap. C.4).

(Im Kapitel C.4.2 sind die laufenden großen Instandsetzungsmaßnahmen an Ingenieurbauwerken zusammengestellt.)

C.2.5 Finanzierungsprogramme der EU

C.2.5.1 EFRE-Mittel des OP Verkehr, EFRE Bund 2007 bis 2013

Für Bundesfernstraßen stehen in diesem Programm 1,076 Mrd. Euro zur Verfügung, davon 699 Mio. Euro aus dem Europäischen Fond für regionale Entwicklung (EFRE). Die 21 Projekte umfassende indikative Liste der Großprojekte des Programms beinhaltet 10 Straßenprojekte. Bis zum 31. Dezember 2009 wurde für alle 8 derzeit zur Beantragung vorgesehenen Straßengroßprojekte die Vorbereitung von Großprojektanträgen an die EU-Kommission ausgelöst. Zwei der 10 Straßenprojekte der indikativen Liste des Programms werden als Alternativ- bzw. Reserveprojekte vorgehalten.

Für insgesamt 5 Straßenprojekte wurden in 2009 folgende EFRE-Mittel zugesagt:

– Neubau der A 14 Magdeburg–Wittenberge–Schwerin–Wismar, Modul 1: 2. BA AS Schwerin Nord bis AS Jesendorf 57,7 Mio. Euro,

– Neubau der Bundesautobahn A 26, Projektabschnitt I – südöstl. Stade bis Horneburg (K 36n), Projektabschnitt II – Horneburg (K 36n) bis AS Jork (K 26) 52,2 Mio. Euro,

– Neubau der BAB A 72 Chemnitz–Leipzig, Projektabschnitt 3: Rathendorf–Borna 76,5 Mio. Euro,

– Neubau der Bundesstraße B 178n (BGr DE/PL–A 4), Modul 1: Bauabschnitt 3.1 15,0 Mio. Euro,

– Neubau B 98n, Ortsumgehung Bischofswerda 10,0 Mio. Euro.

Während die Genehmigung der Großprojektanträge für die A 72 und das 1. Modul der B 178n durch die EU-Kommission bereits in 2009 erfolgte, war die Prüfung der Großprojektanträge für die A 26 und das 1. Modul der A 14 durch die EU-Kommission am 31. Dezember 2009 noch nicht vollständig abgeschlossen und die Zusage der EFRE-Mittel stand zunächst noch unter dem Vorbehalt ihrer Genehmigung durch die EU-Kommission.

Das Investitionsvolumen des Projekts B 98n liegt unter dem Schwellenwert für EU-Großprojekte (50 Mio. Euro) und unterliegt daher keiner Genehmigungspflicht durch die EU-Kommission.

C.2.5.2 Gemeinschaftszuschuss für Transeuropäische Netze – Teil Straße

Im Jahr 2007 wurden im Rahmen des Jahresprogramms diverse Anträge auf Förderung bei der EU-Kommission eingereicht. Für Deutschland wurden nur zwei Projekte bewilligt:

– weiterer Ausbau der BAB A 6 auf dem Abschnitt Walldorf–Weinsberg in Baden-Württemberg 2,22 Mio. Euro,

– Neubau der Haseltalbrücke im Zuge der BAB A 3 in Bayern 1,48 Mio. Euro.

Auch für das Jahr 2008 wurden Anträge gestellt und für Deutschland zwei Projekte berücksichtigt:

– 6-streifiger Ausbau der BAB A 8 auf dem Abschnitt Pforzheim Süd–Heimsheim 1,28 Mio. Euro,

– 6-streifiger Ausbau der BAB A 3 auf dem Abschnitt Hösbach–Kauppenbrücke 4,87 Mio. Euro.

Des Weiteren hat die Kommission zur Förderung der europaweiten Einführung intelligenter Verkehrssysteme (IVS) für die Jahre 2007 bis 2009 im Rahmen des Vorhabens „EasyWay I" Zuschüsse für die Implementierung von IVS in Deutschland in Höhe von rund 17 Mio. Euro gewährt.

Im Rahmen des EU-Konjunkturpakets wurde für Deutschland der Antrag zur Förderung der Mainbrücke Randersacker, BAB A 3, berücksichtigt. Hier erfolgt eine Förderung in Höhe von 2,395 Mio. Euro.

C.3 Bauleistungen Gesamtübersicht

Tabelle 24

Gesamtübersicht der Bauleistungen auf Bundesfernstraßen 2009

Straßenklasse und Bautyp in Verkehrseinheiten (VKE)	Kosten[1]	Für den Verkehr freigegeben		Im Bau bis Ende 2009
		von Baubeginn bis Ende 2009	davon in 2009	
	(Mio. €)	(km)		
1	2	3	4	5
BAB-Neubaustrecken				
für den Verkehr freigegeben				
1 VKE zweistreifig			5,8	
7 VKE vierstreifig			74,7	
davon vollständig fertig gestellt				
7 VKE vierstreifig	668,6	74,7		
im Bau				
2 VKE zweistreifig				11,5
21 VKE vierstreifig				132,7
davon 1 VKE 2. Fahrbahn				5,4
1 VKE sechsstreifig				2,6
BAB-Erweiterungsstrecken				
für den Verkehr freigegeben				
13 VKE zweistreifig			83,8	
davon 1 VKE 1. Fahrbahn			11,2	
davon vollständig fertig gestellt				
8 VKE sechstreifig	724,9	62,5		
im Bau				
54 VKE sechsstreifig				380,7
1 VKE achtstreifig				2,3

noch Tabelle 24

Straßenklasse und Bautyp in Verkehrseinheiten (VKE)	Kosten[1]	Für den Verkehr freigegeben		Im Bau bis Ende 2009
		von Baubeginn bis Ende 2009	davon in 2009	
	(Mio. €)	(km)		
1	2	3	4	5
Bundesstraßen Neubau- und Erweiterungsstrecken				
für den Verkehr freigegeben				
5 VKE zweistreifig			20,6	
15 VKE vierstreifig			54,0	
davon vollständig fertig gestellt				
4 VKE zweistreifig	64,4	18,1		
15 VKE vierstreifig	462,5	59,3		
im Bau				
15 VKE zweistreifig				79,0
21 VKE vierstreifig				99,7
Ortsumgehungen				
für den Verkehr freigegeben				
22 VKE zweistreifig			108,2	
3 VKE vierstreifig			11,5	
davon vollständig fertig gestellt				
22 VKE zweistreifig	431,1	108,2		
2 VKE vierstreifig	40,5	6,7		
im Bau				
72 VKE zweistreifig				292,8
2 VKE vierstreifig				7,5

1 aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2010.

Die Einzeldarstellungen der Bauleistungen nach Bundesländern sind im Kapitel C.11.1–C.11.16 enthalten.

C.3.1 Bundesautobahnen – Neubau und Erweiterung

Tabelle 25

Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen
Für den Verkehr freigegebene Verkehrsabschnitte in den Jahren 2001 bis 2009

lfd. Nr.	Straße	Strecke	Länge (km, gerundet)	Land
1	2	3	4	5
Vierstreifiger Neubau				
1	A 4	Wenden–Krombach	9	NW
2	A 6	Amberg–Oberpfälzer Wald–Lohma	45	BY
3	A 7	Füssen–Nesselwang	15	BY
4	A 14	Schwerin–Wismar	26	MV
5	A 17	BGr DE/CZ–Dresden	45	SN
6	A 20	Weede–Lübeck	28	SH
7		Lübeck–Schönberg	31	SH/MV
8		Rostock–Uckermark	200	MV/BB
9	A 26	Horneburg–Stade	11	HH
10	A 31	Ochtrup–Geeste	51	NI
11	A 38	Drammetal–Werther	64	NI/TH
12		Breitenworbis–Bleicherode	12	TH
13		Heringen–Wallhausen	23	TH/ST
14		Sangerhausen–Schafstädt	33	ST
15		Halle-Süd–Leuna	20	ST
16		Leipzig-SW–Parthenaue	23	SN
17	A 39	Braunschweig–Königslutter	13	NI
18	A 44	Rheinquerung Ilverich	6	NW
19		Hessisch Lichtenau-M–Hessisch Lichtenau-O	4	HE
20	A 46	Arnsberg/Uentrop–Wennemen	9	NW
21	A 52	Roermond–Elmpt	5	NW
22	A 66	Schlüchtern-N–Neuhof-S	8	HE
23		Fulda/S–AD Fulda	6	HE
24	A 71	Erfurt-Bindersleben–Sömmerda/O	34	TH
25		Prov. AS B 85–Heldrungen	7	TH
26		Schweinfurt–Traßdorf	127	BY/TH
27	A 72	Chemnitz–Niederfrohna	10	SN
28		Borna-S–AS Borna-N	3	SN

noch Tabelle 25

lfd. Nr.	Straße	Strecke	Länge (km, gerundet)	Land
1	2	3	4	5
29	A 73	Lichtensfels–Ebersdorf bei Coburg–Eisfeld	37	BY/TH
30		Eisfeld–Suhl	34	TH
31	A 94	Ampfing–Winhöring	20	BY
32	A 96	Gebrazhofen–Dürren	7	BW
33	A 98	Lörrach–Hochrhein	5	BW
34	A 99	Germering	6	BY
35	A 143	Halle-S–Halle-Neustadt	9	ST
36	A 281	HB-Airport–HB-Neustädter-Hafen	10	HB
37	A 861	BGr CH/DE–Hochrhein	5	BW
	Summe vierstreifiger Neubau		**1.000,7**	
Sechsstreifiger Neubau				
38	A 100	Buschkrugallee–Neukölln	1	BE
39	A 113	Schönefeld–LGr BB/BE	8	BB
40		LGr BB/BE–Neukölln	10	BE
	Summe sechsstreifiger Neubau		**19**	
Bau der 1. Fahrbahn				
41	A 94	Kühstein–Tutting	11	BY
42	A 99	Murg–Hauenstein	10	BW
	Summe Bau der 1. Fahrbahn		**21**	
Anbau der 2. Fahrbahn				
43	A 1	Oldenburg–Heiligenhafen	18	SH
44	A 21	Wahlstedt–Bornhöved	9	SH
45	A 70	Knetzgau–Eltmann	8	BY
46	A 93	Selb–Schwarzenhammer	4	BY
47	A 96	Memmingen–Erkheim	12	BY
48		Bad Wörishofen–Buchloe	4	BY
	Summe Anbau der 2. Fahrbahn		**55,3**	
	Summe Neubau gesamt (km)		**1.096**	
	Neubauvolumen (Mrd. Euro, rund)		**11,1**	

n o c h Tabelle 25

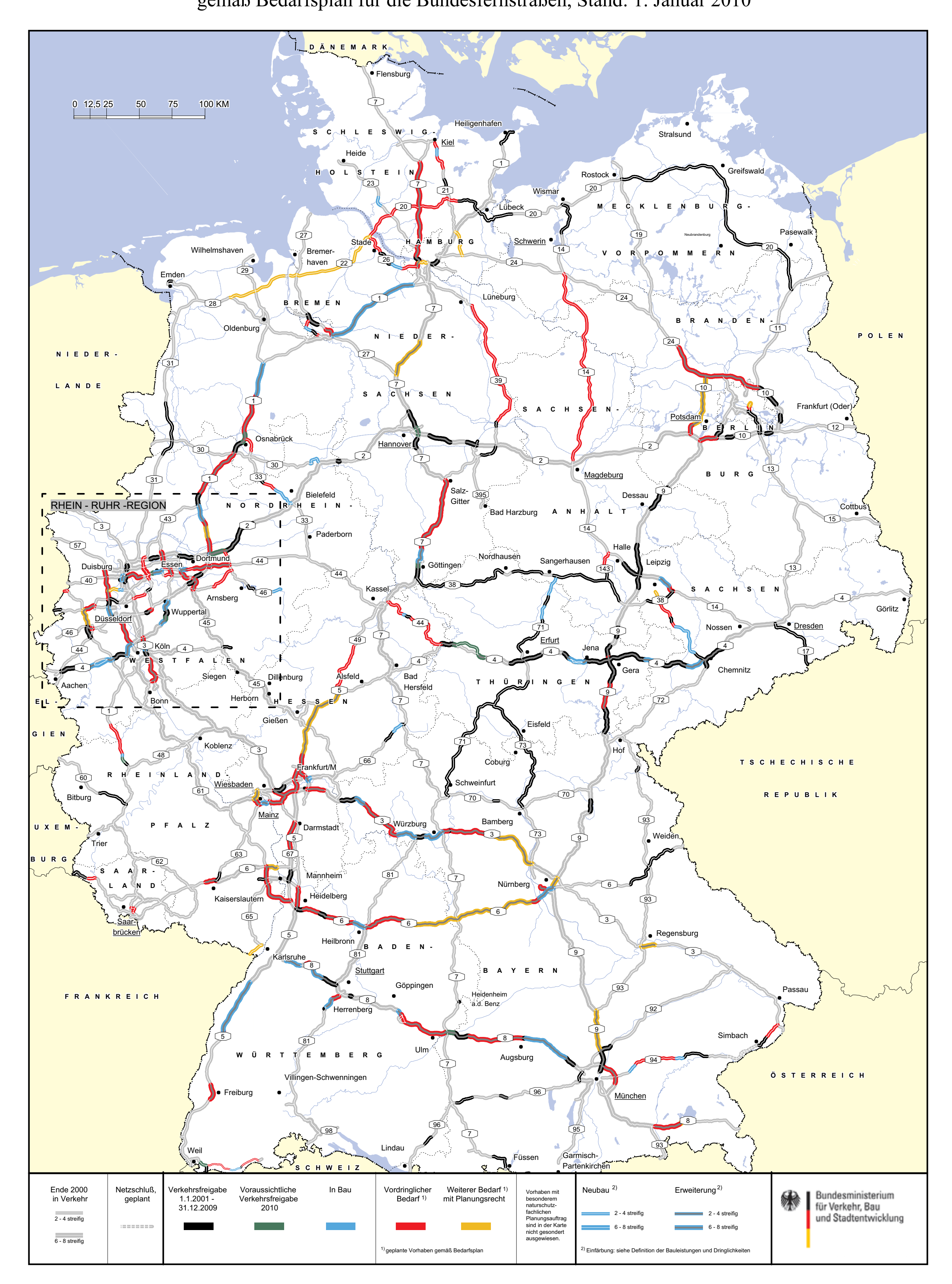
lfd. Nr.	Straße	Strecke	Länge (km, gerundet)	Land
1	2	3	4	5
Sechsstreifige Erweiterung				
49	A 1	HH-SO (A 25)–HH-Billstedt	6	HH
50		Hagen–Lichtendorf	12	NW
51		Remscheid–Blombachtal	8	NW
52		Wermelskirchen–T+R-Anlage Remscheid	4	NW
53		Lotte/Osnabrück–Osnabrück-N	10	NI/NW
54	A 2	LGr NW–Kleinenbremen	1	NI/NW
55		Braunschweig-Watenbüttel–Braunschweig-N	5	NI
56		Lehrte–Peine	13	NI
57		Hamm–Hamm/Uentrop–Oelde	28	NW
58		Hamm–Hamm/Rhynern	4	NW
59		Bereich AK Kamen	3	NW
60		Gelsenkirchen/Buer–Herten	5	NW
61	A 3	Hösbach–Aschaffenburg-W	11	BY
62		Heidingsfeld–Würzburg	8	BY
63	A 4	Wommen–Herleshausen	6	HE
64		Aachen–Düren	21	NW
65		Kerpen–Köln-W	11	NW
66		Limbach-Oberfrohna–Frankenberg	20	SN
67		Schmölln–Hohenstein-Ernstthal	24	SN
68		Jena-Göschwitz–Rüdersdorf	27	TH
69		Gera–Ronneburg	13	TH
70		Neudietendorf–Erfurt/O	15	TH
71		Herleshausen–Werrabrücke	2	TH
72	A 6	Viernheim (LGr HE/BW)–Mannheim	7	BW
73		Walldorf–Wiesloch/Rauenberg	6	BW
74		Sinzheim–Sinzheim/Steinsfurt	10	BW
75		Roth–Nürnberg	13	BY
76	A 7	Großburgwedel–Hannover-N	6	NI
77		Drammetal–Göttingen	9	NI

noch Tabelle 25

lfd. Nr.	Straße	Strecke	Länge (km, gerundet)	Land
1	2	3	4	5
78	A 8	Heimheim–Leonberg (mit B 295 Renningen)	10	BW
79		Stuttgart/Degerloch	3	BW
80		LGrBW/BY–Leinheim	12	BY
81		Sulzemoos–Dachau/Fürstenfeldb.	8	BY
82	A 9	Sophienberg–Bayreuth	6	BY
83		München/FrankfurterRing–Flughafen München	20	BY
84		Droyßig–Naumburg	3	ST
85		Großkugel–Zörbig	27	ST
86		Vockerode–Klein Marzehns	20	ST
87		Hirschberg–Schleiz	19	TH
88		Triptis–Hermsdorf	17	TH
89		Hermsdorf–Eisenberg	11	TH
90	A 10	Ludwigsfelder Damm	4	BB
91		Königs Wusterhausen–Spreeau	8	BB
92		BE-Hellersdorf–Schwanebeck	18	BB
93		Umbau AD Nuthetal	4	BB
94	A 14	Schkeuditzer Kreuz–Hall-Peißen	11	ST
95	A 27	HB/Überseestadt–Bremen-N	11	HB
96	A 46	Haan-O–Westring	1	NW
97	A 57	Umbau Neuss-W	2	NW
98		Kaarst–Meerbusch	5	NW
99	A 59	Duisburg/Duissern–Duisburg	1	NW
100	A 66	Wiesbaden–Kriftel	8	HE
101	A 72	Chemnitz-S–Chemnitz	3	SN
102	A 115	AD Nuthetal–LGr BB	16	BB
	Summe sechsstreifige Erweiterung		**556,3**	
Achtstreifige Erweiterung				
103		Griesinger Straße–Köln-O Dellbrück	5	NW
104		4. Elbtunnelröhre	5	HH
	Summe achtstreifige Erweiterung		**10**	
	Erweiterung gesamt (km)		**566,2**	
	Erweiterungs-Bauvolumen (Mrd. Euro, rund)		**5,8**	

Abbildung 10

Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen
gemäß Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, Stand: 1. Januar 2010



C.3.2 Bundesstraßen – Neubau und Erweiterung einschließlich Ortsumgehungen, Radwegebau

Neubau und Erweiterung

Für den Neubau und vierstreifige Erweiterungen von Bundesstraßen einschließlich Ortsumgehungen wurden im Berichtsjahr – einschließlich der beiden Konjunkturpakete – insgesamt rund 865 Mio. Euro ausgegeben und 45 Verkehrseinheiten (VKE) mit einer Gesamtlänge von 194,3 km für den Verkehr freigegeben. Weitere 110 VKE von Bundesstraßen mit einer Länge von insgesamt 479,0 km befanden sich Ende des Berichtsjahres im Bau.

Im Rahmen des Neubaus und der Erweiterung von Bundesstraßen hat der Bau von Ortsumgehungen eine besondere Bedeutung und bleibt ein Schwerpunkt bei den Investitionen im Bundesfernstraßenbau. Im Berichtsjahr 2009 wurden bundesweit 25 Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt 119,7 km für den Verkehr freigegeben. 74 Ortsumgehungen mit einer Gesamtlänge von 300,3 km befanden sich Ende des Berichtsjahres im Bau.

Unter gleichzeitiger Berücksichtigung von Um- bzw. Abstufungen betrug die Gesamtlänge der Bundesstraßen (gesamtes Bundesgebiet) am Ende des Berichtsjahres 39 887 km.

Radwegebau

Im Berichtsjahr wurden rund 92 Mio. Euro für den Radwegebau an Bundesstraßen (einschließlich der Erhaltung von Radwegen) ausgegeben. Es sind rund 300 km Radwege an Bundesstraßen fertig gestellt worden. Dafür wurden insgesamt rund 70 Mio. Euro aufgewendet. Im Zeitraum 1991 bis 2009 wurden rund 6 800 km Radwege mit Baukosten in Höhe von rund 1,2 Mrd. Euro fertig gestellt. Insgesamt standen damit Ende 2009 rund 18 220 km Radwege an Bundesstraßen zur Verfügung.

C.3.3 Ingenieurbauwerke

C.3.3.1 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Neubaustrecken

Tabelle 26

Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Neubaustrecken
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Bauwerke

Bundesautobahn, Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge (m)	Baukosten[1] (Mio. €)	Baustoff
2009 für den Verkehr freigegeben					
A 4 , Aachen–Görlitz Abschnitt Glauchau	1	Zwickauer Mulde	188	8,6	Spannbeton
A 4 , Eisenach–Hörselberge AS Eisenach Ost-westl. Waltershausen	2	Böbertal	200	9,0	Stahlverbund
A 7, Würzburg–Füssen AS Nesselwang–Grenztunnel Füssen	3	Tunnel Reinertshof	645	27,5	Stahlbeton
A 14, Wismar–Schwerin	4	Talbrücke Liessow	339	12,7	Spannbeton
	5	Talbrücke Mühlenbach	501	16,4	Spannbeton
	6	Bahnüberführung	35	3,6	Stahlbeton
A 38, Göttingen–Leipzig AS Breitenworbis-AS Bleichrode	7	Friedetalbrücke	485	27,6	Spannbeton
	8	Rhintalbrücke	310	10,0	Stahlbeton
	9	Tunnel Höllberg	885	45,1	Stahlbeton
A 72n, Chemnitz – Leipzig VKE 356.3	10	Ossabachbrücke	219	6,3	Spannbeton
Ende 2009 im Bau					
A 1, Saarbrücken–Heiligenhafen Rengen (L 46)–Kellberg	11	Liesertalbrücke (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	578	18,2	Spannbeton

noch Tabelle 26

Bundesautobahn, Verkehrsweg Verkehrseinheit	**Nr. in der Karte**	**Bezeichnung der Baumaßnahme**	**Länge (m)**	**Baukosten[1] (Mio. €)**	**Baustoff**
A 1, AS Kelberg (B 410)–AS Daun (B257)	12	Talbrücke Königsuhr (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	121	4,4	Spannbeton
A 4 , Eisenach–Hörselberge AS Eisenach Ost–westl. Waltershausen	13	Hörseltalbrücke	422	16,1	Spannbeton
	14	Nesseltalbrücke	414	17,3	Stahlverbund
A 4, AS Magdala–AS Jena östl. AS Magdala-westl. AS Jena-Göschwitz	15	Tunnel Jagdberg	3065	181,8	Stahlbeton
A 7, Würzburg–Füssen AS Nesselwang–Grenztunnel Füssen	16	Talbrücke Enzenstetten	558	24,9	Spannbeton
A 23, Hamburg–Heide AS Itzehoe-Süd–AS Itzehoe-Nord	17	Störbrücke Itzehoe	1155	25,9	Stahlverbund
A 30, Osnabrück–Bad Oeynhausen	18	Werrequerung (BW 29)	153	17,3	Stahlverbund
	19	Werrequerung (BW 4)	309	29,2	Stahlverbund
A 33, Osnabrück–Bielefeld	20	Zubringer Brackwede	86	5,3	Spannbeton
A 39/391 Wolfsburg–Salzgitter Umbau Autobahndreieck Braunschweig Süd-west	21	Unterführung Abfahrts-rampe (9-707)	80	6,0	Spannbeton
	23	Unterführung Schrotweg	70	4,4	Spannbeton
	24	Unterführung Rampe 1	88	5,1	Spannbeton
	25	Okerbrücke	210	14,2	Spannbeton
A 44, Kassel–Eisenach AS Hessisch Lichtenau-West bis AS Hessisch Lichtenau-Mitte	22	Steinbachtalbrücke	133	7,5	Spannbeton
A 66, Neuhof/Süd–Neuhof/Nord	26	Tunnel Neuhof	1610	68,0	Stahlbeton
A 71, L-GR TH/ST–AD Südharz (A 38)	27	Helmebrücke	253	9,2	Spannbeton
A 71, AS Heldrungen–AS Artern	28	Brücke über den Helder-bach	185	7,1	Spannbeton
A 72 neu, Chemnitz–Leipzig, AS Niederfrohna–AS Rathendorf	29	Muldebrücke Penig	710	24,3	Spannbeton
	30	Brücke über das Loch-mühltal	373	12,9	Spannbeton
	31	Brücke über die Ratte und K 8260	71	3,5	Spannbeton
A 72n, Chemnitz – Leipzig VKE 356.4	32	Zedlitzer Grund	315	12,7	Stahlverbund
A 98, Weil a. R. (BGr)–Schaffhausen (BGr) AS Lörrach/Inzlingen–Rheinfelden/Karsau	33	Dultenaugrabenbrücke Süd	444	11,3	Stahlverbund
	34	Holzmatttalbrücke Süd	403	9,7	Spannbeton
	35	Kreuzungsbauwerk	68	3,3	Spannbeton

noch Tabelle 26

Bundesautobahn, Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge (m)	Baukosten[1] (Mio. €)	Baustoff
AS Rothaus–AS Luttringen	36	Andelsbachtalbrücke Süd	550	14,5	Spannbeton
	37	Rappensteintunnel Süd	395	11,2	Stahlbeton
	38	Murgtalbrücke Süd	295	6,0	Spannbeton
	39	Tunnel Groß Ehrstädt (Röhre Süd)	280	9,9	Stahlbeton
AS Rothaus–AS Luttingen	40	Rothenbachtalbrücke Süd	105	3,3	Spannbeton
	41–43	entfällt			
A 661, AS Oberursel-Nord–AS Egelsbach Frankfurt/Seckbach–Hanauer Landstraße, 2. Überbau	44	Talbrücke Seckbach (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	260	8,0	Spannbeton
	45	Talbrücke Erlenbruch	195	7,7	Spannbeton

1 Baukosten ohne Grunderwerb (Stand 31. Dezember 2009).

C.3.3.2 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Betriebsstrecken

Tabelle 27

Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Betriebsstrecken
(Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen)
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Bauwerke

Bundesautobahn, Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge (m)	Baukosten[1] (Mio. €)	Baustoff
2009 für den Verkehr freigegeben					
A 1, Kamen–Köln AS Westhofen–AS Hagen-Nord	46	Bahnhof „Kabel“	149	10,1	Stahlverbund
	47	Lennebrücke	197	13,0	Stahlverbund
	48	Ruhrbrücke	240	18,7	Stahlverbund
	49	Bahnhof „Westhofen“	102	5,0	Spannbeton
A 3, Oberhausen–Köln AS Köln-Mülheim–AS Dellbrück	50	Erneuerung der DB-Überführung	77,5	13,2	Stahl
A 60, St. Vith–Rüsselsheim AS Hechtsheim-West–AS Mainz/Laubenheim	51	Tunnelbauwerk einschl. Galeriebauwerke	450	26,1	Spannbeton/ Stahlbeton
Ende 2009 im Bau					
A 1, Münster–Amelsbüren	52	DO-Ems-Kanalbrücke (ein Überbau seit 12/2009 unter Verkehr)	82	14,7	Stahlverbund

noch Tabelle 27

Bundesautobahn, Verkehrsweg Verkehrseinheit	**Nr. in der Karte**	**Bezeichnung der Baumaßnahme**	**Länge (m)**	**Baukosten[1] (Mio. €)**	**Baustoff**
A 1, Dortmund–Euskirchen Köln/Bocklemünd–AK Köln-West	53	Lärmschutztunnel Lövenich	1.552	90,5	Stahlbeton
A 1, Köln–Dortmund Wermelskirchen–Remscheid	54	Talbrücke Einsiedelstein	195	8,2	Stahlverbund
	55	Talbrücke Höllenbach	320	11,8	Stahlverbund
	56	Wupper-Talbrücke Oehde	418	16,6	Stahlverbund
A 3, Frankfurt/Main–Nürnberg AS Rohrbrunn–AS Marktheidenfeld	57	Haseltalbrücke (BW 241a)	678	30,1	Spannbeton
AS Würzburg Heidingsfeld–AS Randersacker	58	Mainbrücke Randersacker	540	33,6	Spannbeton
AS Hösbach – Kauppenbrücke	59	Kauppenbrücke	488	23,2	Spannbeton
AS Randersacker-Biebelrieth	60	Talbrücke Teilheim	185	9,6	Spannbeton
A 3, Nürnberg–Regensburg AS Velburg–AS Parsberg	61	Erneuerung der Talbrücke Schallermühle	241	13,5	Spannbeton
A 4, Eisenach–Dresden AS Ronneburg–AS Schmölln	62	Sprottetalbrücke	300	3,8	Spannbeton
A 6, Heilbronn–Nürnberg AS Roth–AK Nürnberg Süd	63	Brücke über den Rhein-Main-Donaukanal	85	11,0	Stahlverbund
A 7, Fulda–Würzburg AS Bad Brückenau/Volkers–AS Bad Brückenau/Wildfecken	64	Erneuerung der Sinntalbrücke	755	50,9	Stahlverbund
A 9, München–Berlin AS München-Freimann	65	Hochbrücke Freimann	586	37,0	Spannbeton
A 19, Wittstock–Rostock AS Krummdorf–AS Rostock Nord	66	Brücke über die Hafenbahn	94	12,8	Stahlverbund
A 24, Hamburg–Berlin AS Neustadt-Glewe	67	Brücke über die Müritz-Elde-Wasserstrraße	52	6,8	Stabbogen
A 73, Bamberg–Nürnberg AS Baiersdorf Nord–AS Möhrendorf	68	Überführung der Jahnstraße Baiersdorf	45	3,8	Stahlverbund

[1] Baukosten ohne Grunderwerb (Stand 31. Dezember 2009).

C.3.3.3 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen

Tabelle 28

Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen
Neu- und Ausbaustrecken und Ortsumgehungen
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Bauwerke

Bundesstraße, Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge (m)	Baukosten[1] (Mio. €)	Baustoff
2009 für den Verkehr freigegeben					
B 12 Verlegung bei Isny OU Isny	69	Felderhaldetunnel	760	20,0	Stahlbeton
B 14 Winnenden–Backnang OU Winnenden	70	Tunnel Leutenbach	1080	38,7	Stahlbeton
B 19n Immenstadt–Kempten AS Immenstadt-Heuberg	71	Illerbrücke Thanners	254	8,8	Spannbeton
B 45 Sinsheim–Wöllstadt OU Höchst/Odenwald	72	Überführung DB (Rahmenkonstruktion durch den Bahndamm)	88	3,9	Stahlbeton
B 58n Wesel–Geldern Rheinquerung	73	Rheinbrücke Wesel	773	49,8	Stahl/ Spannbeton
B 107 Pritzwalk–Chemnitz Havelberg	74	Sandauer Brücke	125	8,2	Bogen/ Stahlverbund
B 180n Naumburg–Egeln OU Hettstedt	75	Wippertalbrücke	231	5,9	Spannbeton
B 303 Coburg–Kronach Verlegung Sonnefeld-Johannisthal, BA II	76	Steinachtalbrücke Beikheim	230	4,6	Spannbeton
Ende 2009 im Bau					
B 1 Magdeburg – AS Burg Zentrum AS Heyrothsberge	77	Brücke über den Elbe-Umflutkanal	415	13,8	Spannbeton
B 1 Dortmund–Unna AS Do-Dorstfeld–AS Do-Zentrum	78	Schnettkerbrücke	328	21,8	Stahlverbund
B 2n AS Gera-Bieblach (A 4)–B 2 (alt) Nordanbindung Gera	79	Brahmetalbrücke	345	4,1	Spannbeton
B 3, Weimar/Argenstein–Weimar/Roth Neubau Brücke	80	Lahnbrücke	300	18,3	Stahlverbund
B 10 Göppingen–Süßen OU Salach und Süßen	81	Brücke Schlater Tobel	170	6,2	Spannbeton
B 10 Pirmasens–Hinterweidenthal AS B 2710 bis Haseneck	82	Stützwand mit Lärmschutz	400	3,9	Stahlbeton
B 10 vierspuriger Ausbau zwischen Pirmasens und Hinterweidenthal	83	Grünbrücke bei Wallmersbach, 6812533	78	4,5	Spannbeton
B 12 Neuötting-Marktl Ersatzneubau Brücke	85	Innbrücke Marktl	154	8,0	Stahlverbund
B 14 Winnenden–Backnang	86	Murrtalviadukt	420	15,0	Spannbeton

noch Tabelle 28

Bundesstraße, Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge (m)	Baukosten[1] (Mio. €)	Baustoff
B 15n Regensburg–Landshut AS Saalhaupt-Neufahrn	87	Laaberbrücke	273	9,9	Spannbeton
B 16 Krumbach–Dillingen Donauquerung	88	Donaubrücke Günzburg	104	6,0	Stahl/ Stahlbeton
B 19n Lückenschluss OU Breitungen– OU Schwallungen OU Wernshausen-Niederschmalkalden	89	Schmalkaldetalbrücke	627	13,3	Stahlverbund
B 20 Cham–Furth im Wald (Pilsen) OU Furth im Wald	90	Chambtalbrücke	274	4,0	Spannbeton
	91	Tunnel Deschlberg	745	19,4	Stahlbeton
B 28 OU Oberkirch-Lautenbach	92	Westlicher Tunnel und anschließende Grundwasserwanne	1.045	19,3	Stahlbeton
B 29 Schwäbisch Gmünd–Aalen OU Schwäbisch Gmünd	93	Trogbauwerk West einschl. Remsverlegung	215	9,1	Spannbeton
	94	Tunnel Schwäbisch Gmünd	2230	174,0	Stahlbeton
B 50 – vierstreifiger Ausbau zwischen Niederkostens und Kauerhof	95	Neubau der Kauerbachtalbrücke,	270	5,2	Stahlbeton
B 50n AK A 60 / A 1 – B 50 alt (Platten)	96	Talbrücke Lieser	221	3,03	Stahlbeton
B 50n B 50 alt (Platten) – B 53 (Erden, Lösnich)	97	Talbrücke Bieberbach	201	4,6	Stahlbeton
B 50n B 50 alt (Platten) – B 53 (Erden, Lösnich)	98	Talbrücke Wasserbaum	201	4,6	Spannbeton
B 51 Bochum – AS Sprockhövel OU Hattingen	99	DB-Brücke	23	4,0	Spannbeton
B 89 Meiningen-Süd (A71)–Sonneberg OU Sonneberg	100	Trogbauwerk	338	6,4	Stahlbeton
B 92 Plauen–Gera Elsterberg	101	Brücke über die Weiße Elster	177	3,3	Spannbeton
B 93 neu Schneeberb–Karlovy Vary OU Gößnitz und Löhmigen	102	Meerchentalbrücke	402	7,4	Spannbeton
B 96 Saßnitz/RÜG–Greifswald OU Stralsund	103	Bauwerk Lüssower Senke	100	3,2	Spannbeton
B 98 Bischofswerda–Oppach OU BIW	104	Talbrücke Wesenitzaue	208	3,0	Spannbeton
B 101 Aue–Berlin OU Markersbach	105	Talbrücke Markersbach	320	14,1	Stahlverbund
B 178 Weißenberg (A 4)–BGr D/PL Löbau-OberC	106	Talbrücke Kleinschweidnitz	160	3,1	Spannbeton
	107	Talbrücke Liebesdörfel	215	3,9	Spannbeton

noch Tabelle 28

Bundesstraße, Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge (m)	Bau-kosten[1] (Mio. €)	Baustoff
B 186 Schkeuditz (B 6)–Zwenkau (B 2)	108	Luppebrücke Schkeuditz	77	3,2	Spannbeton
B 226n in Wetter 2. BA/Brücke über die Ruhr und die DB-Strecke	109	Ruhrbrücke	370	17,7	Stahlverbund
B 243 Bad Lauterberg bis LGr Thüringen Verlegung von westl. Bad Lauterberg bis südl. AS L 604	110	Odertalbrücke	500	20,0	Stahlverbund
	111	Talbrücke K 32	630	14,0	Spannbeton
B 248 München–Wasserburg OU Ebersberg	112	DB Überführung Ebersberg-Wasserburg	35	3,6	Spannbeton
B 256 Umgehung Neuwied–Rengsdorf 3. BA	113	Neubau der Talbrücke Süd	126	3,4	Spannbeton
	114	Landschaftstunnel Rengsdorf	208	6,5	Stahlbeton
	115	Talbrücke Brückenbach	151	4,5	Spannbeton
B 266 Umgehung Bad Neuenahr–Sinzig	116	Hochstraße Im Dellmich	103	3,5	Spannbeton
B 269n Ensdorf–A 620 Querspange Ensdorf (B 51–A 620)	117	Saarbrücke bei Ensdorf	171	9,1	Spannbeton
B 277n, OU Haiger	118	Kreuzungsbauwerk	90	8,7	Stahlbeton
B 304 Altenmarkt-Traunstein OU Traunstein	119	Tunnel Ettendorf	725	27,5	Stahlbeton
B 311 Ulm–Geisingen (A 81) Verlegung in Tuttlingen	120	Kreuzstraßentunnel	948	20,1	Stahlbeton
B 317 Zollfreie Straße von Weil a. Rhein nach Lörrach	121	Tunnelbauwerk	338	19,4	Stahlbeton
B 470 Ortsumgehung Forchheim West	122	Brücke über den Main-Donau-Kanal	83	4,3	Stahl
B 480 Wünneberg/PB–Erndtebrück/SI Ortsumgehung Olsberg	123	Ruhrbrücke	300	4,4	Spannbeton
	124	Losenbergtunnel	194	10,7	Stahlbeton
B 535 OU Schwetzingen–Plankstadt	125	Tunnelbauwerk	650	16,5	Stahlbeton
B 999 Ortsumgehung Rödental	126	Itztalbrücke	162	3,4	Spannbeton

[1] Baukosten ohne Grunderwerb (Stand 31. Dezember 2009).

C.4 Erhaltung

C.4.1 Zustand der Straßeninfrastruktur

Das Bundesfernstraßennetz ist historisch gewachsen und weist daher sehr unterschiedliche Ausbaustandards hinsichtlich der Trassierung, der Breite, der Frostsicherheit und der Tragfähigkeit der Fahrbahnbefestigungen sowie der Konstruktion und Tragfähigkeit der Bauwerke auf. Entsprechend der wirtschaftlichen Entwicklung Deutschlands stammt in den alten Bundesländern ein erheblicher Anteil der Bundesautobahnen aus den 1960er und 1970er Jahren, der grundhaft erneuert werden muss.

In den neuen Bundesländern werden bei den Bundesstraßen Erneuerungsmaßnahmen notwendig, die teilweise mit kostenintensiven Um- und Ausbaumaßnahmen (z. B. Gradientenverbesserung, Trassierungsanpassung) kombiniert werden müssen, um den verkehrlichen Standard der alten Bundesländer sukzessive zu erreichen. Hierfür sind ein erheblicher Mitteleinsatz und ein gezieltes Erhaltungsmanagement erforderlich.

Eine ausreichende Qualität der Bundesfernstraßen kann nur mit einer verstärkt substanzorientierten Erhaltung gesichert werden. Hierfür ist eine technisch, wirtschaftlich und baubetrieblich optimierte Erhaltungsplanung erforderlich. Für diese netzweite Optimierung der Erhaltungsplanung wurde in den letzten Jahren ein bundesweites Erhaltungsmanagement vom BMVBS zusammen mit den Straßenbauverwaltungen der Bundesländer, der Bundesanstalt für Straßenwesen und der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen entwickelt und sukzessive eingeführt. Ziel der koordinierten Erhaltungsplanung ist es, auf verkehrlich hoch belasteten Strecken baustellenbedingte Verkehrsbehinderungen möglichst gering zu halten und dem Verkehrsteilnehmer eine leistungsfähige und sichere Infrastruktur zur Verfügung zu stellen.

Zustand und Gebrauchswert der Bundesfernstrassen

Die Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) der Oberflächen der Bundesfernstraßen liefert eine wichtige Datengrundlage für das Erhaltungsmanagement und ermöglicht netzweit einen guten Überblick über die Zustandsverteilungen und -ausprägungen der Fahrbahnoberfläche. Die Zustandsdaten werden auf den Bundesfernstraßen in jeweils vier Jahre umfassenden Messkampagnen aufgenommen. Die daraus gewonnenen Ergebnisse dienen als Grundlage für die Erhaltungsplanung der Bundesländer, für die Erhaltungsbedarfsprognose im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung und für die Bewertung von Bauweisen.

Die aktuellsten Ergebnisse (Gesamtwert) der Aufnahme der Fahrbahnoberflächen der Bundesautobahnen aus den Jahren 2005/2006 und der Bundesstraßen aus den Jahren 2007/2008 sind in den nachfolgenden Abbildungen dargestellt. Der Gesamtwert ergibt sich durch Verknüpfung aller Zustandsmerkmale als schlechtester Teilwert. Die Zustandsnoten reichen von 1,0 bis 5,0 (1,0 = sehr gut, 5,0 = sehr schlecht).

Die fahrstreifenbezogenen Prozentanteile des Fahrbahnoberflächenzustandes sind vier Notenklassen zugeordnet.

Abbildung 11

Zustandsnoten nach Brückenflächen der Teilbauwerke (Gesamtwert)

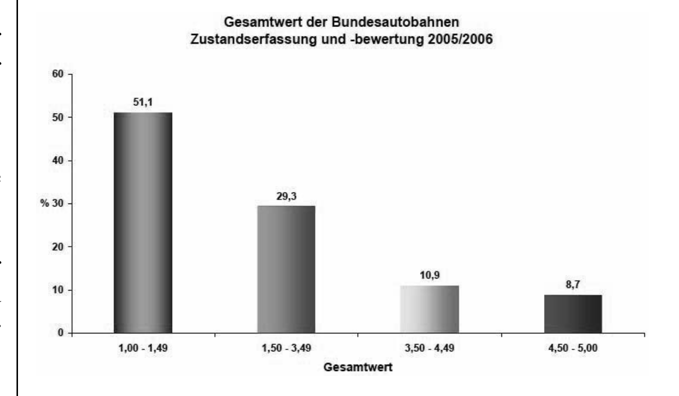
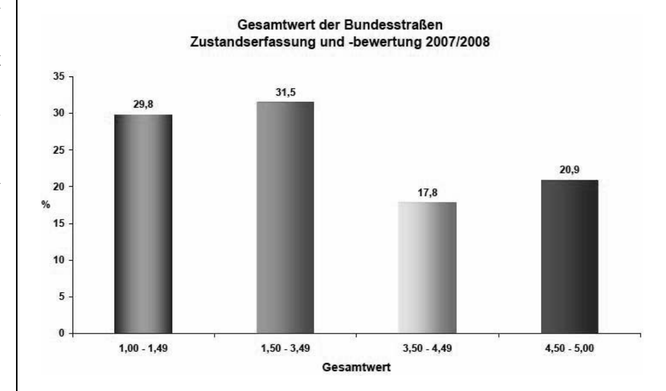


Abbildung 12

Zustand der Fahrbahnoberflächen der Bundesstraßen 2007/2008 (Gesamtwert)



C.4.2 Zustand der Ingenieurbauwerke

Im Bereich der Bundesfernstraßen gibt es aktuell ca. 38 800 Brücken. Das Anlagevermögen hierfür beträgt rund 50 Mrd. Euro.

Informationen über den Bestand und Erhaltungszustand von Ingenieurbauwerken werden durch die Straßenbauverwaltungen der Länder auf der Grundlage von einheitlichen Regelwerken erhoben, die durch das BMVBS eingeführt wurden.

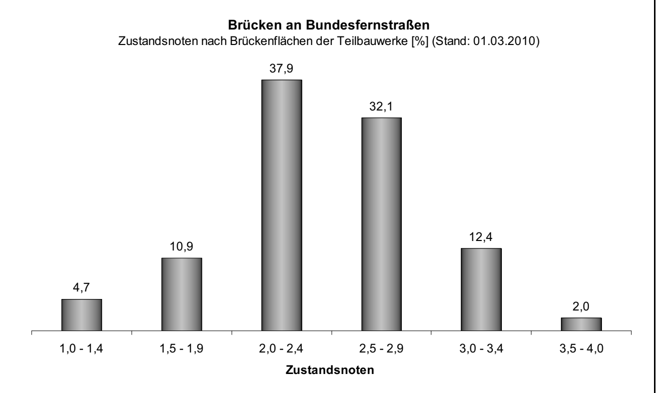
Um eine ständige Funktionsfähigkeit und Verkehrssicherheit der Ingenieurbauwerke zu gewährleisten, werden diese einer regelmäßigen, fachkundigen Überwachung und Prüfung unterzogen. Grundlage für die Bauwerksprüfung ist die Norm DIN 1076 „Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen; Überwachung und Prüfung“.

Danach ist für jede Brücke im Abstand von 6 Jahren eine Hauptprüfung durch speziell ausgebildete Bauwerksprüfingenieure durchzuführen. Hierbei werden alle Bauteile unter Zuhilfenahme von Besichtigungsgeräten handnah geprüft. Drei Jahre danach erfolgt jeweils eine Einfache Prüfung. Bei den jährlich durchzuführenden Besichtigungen kontrollieren die zuständigen Straßen- und Autobahnmeistereien die Bauwerke, und zusätzlich erfolgen zweimal jährlich Beobachtungen im Hinblick auf augenscheinliche Schäden. Alle Ergebnisse werden für jede einzelne Brücke nach festen Vorgaben in einem Prüfbericht dokumentiert und Zustandsnoten zwischen 1 und 4 vergeben.

Die Aufnahme der Schäden und die daraus folgende Beurteilung des Zustandes erfolgt unter Nutzung moderner DV-Systeme im Rahmen der „Richtlinien zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfung nach DIN 1076 (RI-EBW-PRÜF)“. Zustandsnoten dienen den verantwortlichen Baulastträgern in erster Linie als Entscheidungshilfe zur Planung von Erhaltungsmaßnahmen. Sie geben keine direkten Hinweise auf den Umfang oder die Kosten der zu treffenden Maßnahmen. Die aktuellen Zustandsnoten sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

Abbildung 13

Zustand der Fahrbahnoberflächen der Bundesautobahnen 2005/2006



Die Zustandsnotenbereiche lauten wie folgt:

1,0–1,4 sehr guter Bauwerkszustand,

1,5–1,9 guter Bauwerkszustand,

2,0–2,4 befriedigender Bauwerkszustand,

2,5–2,9 ausreichender Bauwerkszustand,

3,0–3,4 nicht ausreichender Bauwerkszustand,

3,5–4,0 ungenügender Bauwerkszustand.

Schäden geringeren Umfangs, die die Verkehrssicherheit beinträchtigen, können bereits zu einer Gesamtzustandsnote > 3,0 führen und damit einen dringenden Handlungsbedarf aufzeigen. Ein „nicht ausreichender“ Bauwerkszustand kann z. B. durch fehlende Geländerstäbe (= mangelnde Verkehrssicherheit) ausgelöst werden oder sich auf eine Vielzahl von Schäden mit Beeinträchtigung der Dauerhaftigkeit (z. B. Betonabplatzungen, schadhafte Abdichtung, Korrosionsschäden) beziehen, ohne dass die Standsicherheit gefährdet wäre. Besteht durch einen Schaden eine direkte Gefahr für die Verkehrsteilnehmer, sind selbstverständlich unverzüglich entsprechende Maßnahmen zur Beseitigung der Schäden oder notwendige Verkehrsbeschränkungen zu veranlassen.

Die Summe der Schäden und die Empfehlungen des Bauwerksprüfingenieurs sowie evtl. erforderliche weitergehende Untersuchungen im Rahmen einer objektspezifischen Schadensanalyse (OSA) bilden die Grundlage zur Planung der Erhaltungsmaßnahmen.

Gegenüber dem Vorjahr ist die Zustandsnotenverteilung insgesamt nahezu gleich geblieben, während die Ausgaben für die Erhaltung von Brücken und Ingenieurbauwerken der Bundesfernstraßen weiter gestiegen sind.

Der Anteil der Bauwerke mit Zustandsnoten > 2,5 zeigt, dass aufgrund des Alters und der erhöhten Beanspruchung der Bauwerke verstärkt Schäden auftreten, die eine zeitnahe Umsetzung der erforderlichen Erhaltungsmaßnahmen erfordern. Um hier eine weitere Verschlechterung des Zustands zu vermeiden, müssen daher in den nächsten Jahren erhebliche Finanzmittel in die Erhaltung der Bauwerke investiert werden.

Das BMVBS arbeitet gemeinsam mit der BASt und den Straßenbauverwaltungen der Länder am Aufbau eines Bauwerk-Management-Systems (BMS). Ziel des modular konzipierten BMS ist die nachvollziehbare, objektive und optimierte Erhaltungsplanung nach einheitlichen Kriterien für einen bedarfsgerechten Einsatz der zur Verfügung stehenden Erhaltungsmittel.

Die Programmierphasen für die wesentlichen Module des BMS sind abgeschlossen. Seit Oktober 2009 werden die Prototypen der Planungsmodule an ausgewählten Teststandorten beim Bund und den Ländern getestet.

Tabelle 29

Große Instandsetzungsmaßnahmen an Ingenieurbauwerken

Bundesautobahn Verkehrsweg	Bezeichnung der Instandsetzungsmaßnahme	Kosten (rund Mio. €)	Bemerkung
A 1 Dortmund–Köln	Bauwerk Hochstraße B Leverkusen	7,7	Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnübergängen und Kappen, Instandsetzung und Verstärkung des Überbaues, Instandsetzung der Fahrbahntafel und der Unterbauten.
A 1 Dortmund–Koblenz	Rheinbrücke Leverkusen	25,6	Verstärkungsmaßnahmen des Überbaues, Erneuerung der Abdichtung, des Korrosionsschutzes, Fahrbahnübergänge, Entwässerung, Umbau der Mittelkappen und Schutzeinrichtungen.
A 3 Köln-Frankfurt	Theißtalbrücke bei Niedernhausen	7,2	FR Köln: Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnbelag, Kappen, Absturzsicherungen, Entwässerung und Lärmschutzwand. FR Ffm: Erneuerung von Fahrbahnübergängen, Abdichtung, Fahrbahnbelag, Kappen und Absturzsicherungen.
A 4 Köln–Olpe	Wiehltalbrücke	21,5	Erneuerung eines kompletten Brückenfeldes, Erneuerung des Korrosionsschutzes, Abdichtung, Fahrbahnübergänge, Entwässerung, Geländer, Instandsetzung der Unterbauten, Kappen und Lager.
A 4 Eisenach–Dresden	Saalebrücke Jena-Göschwitz (Technisches Denkmal)	13,1	Instandsetzung und Verstärkung einer 750 m langen Gewölbereihe (17 Hauptöffnungen) aus dem Jahr 1938 unter Denkmalschutzauflagen. Fugenlose, 20 m breite Fahrbahnplatte im Verbund mit dem Bestand. Neubau eines Bogens über die B 88, Lärmschutzwand, 32.000 m² Natursteininstandsetzung.
A 7 Fulda–Würzburg	Grenzwaldbrücke	14,6	Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnbelag, Kappen, Geländer, Lager und Fahrbahnübergänge und des Korrosionsschutzes. Instandsetzung der Unterbauten.
	Werntalbrücke	7,4	Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnbelag, Kappen, Geländer, Lager und Fahrbahnübergänge, Instandsetzung der Unterbauten.
	Talbrücke Römershag	4,9	Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnbelag, Kappen, Geländer, Lager und Fahrbahnübergänge, Instandsetzung der Unterbauten.
	Saalebrücke	5,6	Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnbelag, Kappen, Geländer, Lager und Fahrbahnübergänge, Ertüchtigung der Querträger, Instandsetzung der Unterbauten.
	Talbrücke Uttrichshausen	10,5	Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnbelag, Kappen und Entwässerung. Instandsetzung der Fahrbahntafel. Errichtung einer Lärmschutzwand.
A 40 Dortmund–Venlo	Rheinbrücke Duisburg–Neuenkamp	11,7	Erneuerung von Fahrbahnübergängen, Instandsetzung von Kappen, Lagern und Seilen, Korrosionsschutz, Pendellager, Betoninstandsetzung Vorlandbrücken.
A 45 Dortmund–Frankfurt	Talbrücke Rahmede	4,5	Erneuerung des Brückenbelages, der Fahrbahnübergänge, der Kappen mit Rückhaltesystem, des Korrosionsschutzes der Hauptträger und Entwässerung.
	Ambachtalbrücke	9,4	Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnbelag, Kappen, Fahrbahnübergängen, Absturzsicherungen, Lagern und Entwässerung. Verstärkung des Überbaues auf Brückenklasse 60/30. Instandsetzung der Fahrbahnplatte und der Unterbauten.
A 46 Düsseldorf–Wuppertal	Rheinbrücke Düsseldorf–Flehe	17,6	Erneuerung und Instandsetzung der Brückenseile, Instandsetzung der Kappen. Korrosionsschutz der Strombrücke, Betoninstandsetzung Pylon, teilweise Belagerneuerung.
A 59 Duisburg	Brücke Zinkhüttenplatz	8,5	Instandsetzung Beton, Lager, Kappen, Beläge.
A 61 Speyer	Rheinbrücke	8,6	Korrosionsschutz Pylon, Tragseile und Geländer, Fahrbahnbelagserneuerung, und Abdichtung.

Stand: 31. Dezember 2009

C.4.3 Systematische Brückenertüchtigung

Für die Funktion der Brücken im Straßennetz ist neben dem Zustand auch eine ausreichende Tragfähigkeit der Konstruktion von entscheidender Bedeutung. Zwar wurden im Laufe der Jahre die Bemessungslasten für neue Brücken immer wieder der Verkehrsentwicklung und den steigenden zulässigen Gesamtgewichten von Lkws angepasst, notwendige Verstärkungen älterer Brücken sind jedoch nur begrenzt und oft nur mit großem technischen und finanziellen Aufwand möglich.

Problematisch sind für den Bauwerksbestand neben der überproportionalen Zunahme des Güterverkehrs auf den Straßen vor allem die stark ansteigende Zahl der genehmigten Schwerlasttransporte. Aktuell vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung veranlasste Verkehrsmessungen und Nachrechnungen haben ergeben, dass ältere Bauwerke in hoch belasteten Autobahnen und Bundesstraßen bereits den heute vorhandenen Verkehr nur noch eine begrenzte Zeit aufnehmen können, wodurch die vorgesehene Nutzungsdauer der Bauwerke häufig nicht mehr erreicht werden kann.

Das Alter der meisten Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen, hierbei insbesondere der großen Talbrücken in den alten Bundesländern, beträgt rund 30 bis 50 Jahre. Vor allem durch den überproportional gestiegenen Schwerverkehr treten bei diesen Bauwerken zunehmend Abnutzungserscheinungen und Schäden auf, die dringend eine Grundinstandsetzung und Ertüchtigung der Bauwerke erfordern.

Untersuchungen haben ergeben, dass bei älteren Großbrücken, die zwischen 1960 und 1980 gebaut wurden, die bisher vorhandenen Tragfähigkeitsreserven allmählich aufgebraucht sind und diese den weiter steigenden Schwerverkehr nur noch eine begrenzte Zeit aufnehmen können. Gründe hierfür sind neben der starken Zunahme des Güterverkehrs und der mehrfachen Anhebung der zulässigen Gesamtgewichte vor allem die exponential gestiegenen Genehmigungen von Schwerlasttransporten. Diese Belastungen führen u. a. zu einer vorzeitigen Materialermüdung und einer Verkürzung der Nutzungsdauer der Bauwerke.

Neben den dringend notwendigen Erhaltungsmaßnahmen zur Verbesserung des Zustands der Brücken wird es daher auch zunehmend notwendig, Brücken zu verstärken bzw. teilweise oder komplett zu erneuern. Dies betrifft hauptsächlich Großbrücken aus den 1960er und 1970er Jahren mit der alten Brückenklasse 60, die sich fast ausschließlich in den alten Bundesländern befinden.

Zusammen mit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wurden zahlreiche wissenschaftliche Untersuchungen durchgeführt, um notwendige Handlungsalternativen zu erarbeiten und die Brückenbauwerke zukunftsfähig zu machen.

Mit den Straßenbauverwaltungen der Länder, die im Rahmen der Auftragsverwaltung die Bauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen für den Bund planen, bauen und erhalten, wurde hierzu eine Strategie entwickelt, um diese gewaltige Aufgabe in den nächsten Jahren zu bewältigen.

Die Ergebnisse der bisher durchgeführten Forschungsvorhaben und statischen Nachrechnungen von Bauwerken zeigen, dass zunächst die Bauwerke vordringlich zu untersuchen sind, auf die bestimmte Kriterien zutreffen. Hierzu gehören vor allem Spannbetonbrücken als Mehrfeldbauwerke mit Einzelstützweiten über 30 m, die zwischen 1960 und 1985 gebaut wurden. Insbesondere sind dabei die vor 1980 gebauten Talbrücken, bei denen u. a. der Temperaturlastfall noch nicht berücksichtigt wurde, oder Brücken mit Bauzeit bedingten Defiziten wie Koppelfugen, spannungsrissgefährdetem Spannstahl oder zu geringer Schubbewehrung sowie Brücken mit einer Zustandsnote schlechter 3 zu untersuchen.

Um festzustellen, ob und in welchem Umfang eine Ertüchtigung oder alternativ auch eine Erneuerung notwendig wird, sind für diese Bauwerke zunächst die Bestandsunterlagen zu sichten, der aktuelle Zustand festzustellen und eine statische Nachrechnung durchzuführen.

Da es sich bei den genannten Bauwerken um eine relativ große Anzahl handelt, ist zunächst eine Dringlichkeitsreihung aufzustellen. Hierzu wurde in den Jahren 2008 und 2009 durch die BASt eine bundesweite Erhebung der Bestands- und Zustandsdaten durchgeführt, die nach einem mit den Straßenbauverwaltungen der Länder abgestimmten Kriterienkatalog ausgewertet wurde. Jedes Bauwerk wurde hierbei einer Gruppe A (vordringlicher Untersuchungsbedarf) oder B (nachrangiger Untersuchungsbedarf) zugewiesen. In welcher Reihenfolge die Bauwerke untersucht und nachgerechnet werden, bleibt den zuständigen Straßenbauverwaltungen überlassen, da es neben dem Kriterienkatalog weitere Gesichtspunkte gibt, die die Reihung beeinflussen können. Hierzu gehören z. B. die Verkehrsbedeutung und -belastung der Strecke, die Zusammenfassung mit Streckenbaumaßnahmen, die Bildung von Korridoren, aber auch die Bereitstellung entsprechender personeller und finanzieller Ressourcen.

Nach der Bewertung der Tragfähigkeit, der Gebrauchstauglichkeit und der Dauerhaftigkeit sowie des Zustands der Bauwerke ist für jedes Bauwerk zu entscheiden, ob es weiterhin den Verkehrsanforderungen mit dem geforderten Sicherheitsniveau genügt oder Verstärkungen bzw. Erneuerungen notwendig sind. Dies ist für alle verantwortlichen Baulastträger eine schwierige und interessante Aufgabe.

Angesichts der aktuellen Prognosen zur weiteren Zunahme des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, sind die durch die Initiative des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eingeleiteten Schritte zur Ertüchtigung älterer Brücken folgerichtig und notwendig. Jetzt ist es erforderlich, diese Schritte mit oberster Priorität weiterzuentwickeln und konsequent umzusetzen.

C.4.4 Sicherheitstechnische Nachrüstung von Straßentunneln

Straßentunnel in Deutschland haben auch im internationalen Vergleich bereits heute ein hohes Sicherheitsniveau.

Dennoch wurden nach den schweren Brandunfällen in einigen Alpentunneln nochmals alle Sicherheitsanforderungen überprüft. Zusammen mit nationalen und internationalen Experten wurden weitere Verbesserungen insbesondere zur Selbstrettung der Tunnelnutzer im Brandfall erarbeitet. Die neuen Sicherheitsmaßnahmen, die in den „Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT) 2006“ enthalten sind, entsprechen den inzwischen verabschiedeten europäischen Tunnelrichtlinien und gehen in vielen Punkten über die dort genannten Mindestanforderungen hinaus.

Mit einem umfassenden Programm werden zur Zeit die bestehenden Tunnel an Bundesfernstraßen an die neuen Regelungen angepasst, um für alle Verkehrsteilnehmer eine optimale Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Das Nachrüstungsprogramm mit einem Gesamtumfang von ca. 850 Mio. Euro umfasst sowohl bauliche als betriebstechnische Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und soll voraussichtlich im Jahr 2015 abgeschlossen sein

C.5 Betrieb

C.5.1 Ausgaben

Für den Betrieb der Bundesfernstraßen (einschließlich der Kraftfahrzeuge, Geräte und Nebenanlagen) wurden im Berichtsjahr insgesamt 1 108,7 Mio. Euro ausgegeben, davon für:

- Bundesautobahnen: 633,7 Mio. Euro,
- Bundesstraßen: 475,0 Mio. Euro.

Darin enthalten sind die Investitionen für Hochbauten (Nebenanlagen) sowie für Fahrzeuge und Geräte in Höhe von insgesamt 221,4 Mio. Euro, davon für:

- Bundesautobahnen: 162,0 Mio. Euro,
- Bundesstraßen: 59,4 Mio. Euro.

Als Entscheidungshilfen für die wirtschaftliche Verwendung der Mittel werden Betriebskostenrechnungen im Straßenbetriebsdienst durchgeführt. Der Aufwand für die Haupttätigkeitsgruppen bei Bundesautobahnen beträgt danach für (gerundet):

- Winterdienst 4 900 Euro/km,
- Grünpflege 7 900 Euro/km,
- Reinigung 5 200 Euro/km,
- Streckenwartung/Schadensbehebung 6 700 Euro/km,
- Instandhaltung der Ausstattung 3 600 Euro/km,
- Sofortmaßnahmen 1 800 Euro/km,
- Verkehrstechnik, Beleuchtung, Tunnel, Fernmeldenetz 4 500 Euro/km.

C.5.2 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen

Im Jahr 2009 sind für Fernmeldeanlagen an Bundesfernstraßen insgesamt rund 41 Mio. Euro aufgewendet worden. Damit wurden

- an 1 000 km Bundesautobahnen digitale Übertragungssysteme für verkehrs- und betriebstechnische Zwecke aufgebaut und
- 200 km Bundesautobahnen mit neuen Streckenfernmeldekabelanlagen einschließlich Notrufsäulen im Rahmen von Streckenbaumaßnahmen ausgestattet.

Von insgesamt 12 813 km Bundesautobahnen sind nunmehr 12 751 km Bundesautobahnen mit Notrufeinrichtungen ausgerüstet (rund 16 000 Notrufsäulen).

C.5.3 Betriebsdienst (Autobahn- und Straßenmeistereien)

Ende des Berichtsjahres standen zur Betreuung der 12 813 km Bundesautobahnen 185 Autobahnmeistereien (AM) zur Verfügung.

Im Berichtsjahr ist keine neue Autobahnmeisterei in Betrieb gegangen.

Ende des Berichtsjahres befanden sich folgende Autobahnmeistereien im Bau:

- A 5 Karlsruhe-Heidelberg: AM Walldorf (Ersatzneubau, Erneuerung/Erweiterung),
- A 656 Mannheim-Heidelberg: AM Mannheim-Seckenheim (Ersatzneubau, Erneuerung/Erweiterung).

Die Standorte der im Bau befindlichen AM sind den Kartenausschnitten der Karte „Bauleistungen auf den Bundesautobahnen“ in Kapitel C.3.11.17 zu entnehmen.

Ende des Berichtsjahres standen zur Betreuung der 230 969 km Bundes-, Landes- (Staats-) und Kreisstraßen des überörtlichen Verkehrs 222 bundeseigene und 361 landeseigene Straßenmeistereien zur Verfügung.

Im Berichtsjahr ist folgende bundeseigene Straßenmeisterei in Betrieb gegangen:

- B 11n Deggendorf-Grafing: Straßenmeisterei Deggendorf.

Es befand sich Ende des Berichtsjahres keine bundeseigene Straßenmeisterei im Bau.

C.6 Nebenbetriebe an Bundesautobahnen

C.6.1 Rastanlagen

Auf den Bundesautobahnen stehen den Verkehrsteilnehmern 430 bewirtschaftete und 1 510 unbewirtschaftete Rastanlagen zur Verfügung.

Bewirtschaftete Rastanlagen

Bewirtschaftete Rastanlagen umfassen einen oder mehrere Nebenbetriebe, wie z. B. Tankstelle, Raststätte, sowie eine Verkehrsanlage, bestehend aus den notwendigen Fahrgassen, Park- und Erholungsflächen. Nebenbetriebe werden auf der Grundlage von Konzessionen von Privaten gebaut, finanziert und betrieben; die Verkehrsanlage wird von der Straßenbauverwaltung gebaut und aus dem Bundesfernstraßenhaushalt finanziert.

Bis Ende des Berichtsjahres wurden folgende Tankstellen (T), Raststätten (R) und Motels (M) umgebaut, fertig gestellt und in Betrieb genommen:

– A 1 Dortmund–Köln: R Ehrenberg (Ersatzneubau).
– A 2 Dortmund–Braunschweig: TRM Rhynern/Nord (Ersatzneubau), TRM Rhynern/Süd (Umbau), TRM Zweidorfer Holz/Nord (Umbau).
– A 5 Hattenbacher Dreieck–Weil am Rhein: RM Rimberg (Umbau), TR Alsbach (Umbau), TR Bad Bellingen (Ersatzneubau).
– A 7 Hannover–Würzburg: TRM Göttingen/West (Umbau), TR Großenmoor/West (Umbau), TK Uttrichshausen/Ost (Umbau).
– A 8 (München): K Obermenzing/Süd (Ersatzneubau).
– A 9 Bayreuth–München: TRM Fränkische Schweiz/Ost (Umbau), TRM In der Holledau (Umbau).
– A 57 Krefeld–Köln: TK Nievenheim/West (Ersatzneubau).
– A 81 Würzburg–Singen: TR Wunnenstein/West (Umbau), TR Schönbuch/West (Umbau).
– A 93 Rosenheim–Kiefersfelden: TR Inntal/West (Umbau).

Am Ende des Berichtsjahres waren folgende Tankstellen (T), Raststätten (R) und Motels (M) im Bau oder Umbau:

– A 3 Köln–Frankfurt: K Epgert (Ersatzneubau).
– A 2 Hannover–Dortmund: TRM Garbsen/Nord (Umbau).

Insgesamt standen den Verkehrsteilnehmern am 31. Dezember 2009 die in Tabelle 30 nach Betriebsgruppen aufgeführten Betriebe zur Verfügung.

Die Standorte der im Jahr 2009 fertig gestellten und im Bau/Umbau befindlichen Vorhaben sind in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen 2009“ dargestellt.

Unbewirtschaftete Rastanlagen

An den Bundesautobahnen standen den Verkehrsteilnehmern Ende des Berichtsjahres rund 1 510 unbewirtschaftete Rastanlagen, d. h. Rastanlagen ohne Nebenbetriebe, zur Verfügung.

Aus hygienischen Gründen werden unbewirtschaftete Rastanlagen, soweit diese dauerhaft Bestand haben, standardmäßig mit WC-Gebäuden ausgestattet. Bestehende unbewirtschaftete Rastanlagen ohne WC müssen entsprechend nachgerüstet werden. Angesichts des hohen finanziellen Aufwandes hierfür kann die Nachrüstung nur sukzessive, zumeist im Zusammenhang mit einer Neuordnung der Rastanlagen erfolgen.

C.6.2 Lkw-Parkplätze

Während für die im Rahmen der EG-Sozialvorschriften für Fahrpersonal vorgeschriebenen Lenkzeitunterbrechungen und Ruhepausen der Lkw-Fahrer tagsüber in aller Regel ausreichend Lkw-Parkstände bereitstehen, ist die aktuelle Situation in den Abend- und Nachtstunden auf vielen Rastanlagen, aber auch auf Autohöfen und in anliegenden Gewerbegebieten entlang der Bundesautobahnen geprägt von der Überlastung durch parkende Lkw. Vor allem an den Hauptachsen kommt es dann trotz

Tabelle 30

Tankstellen, Raststätten und Motels an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe)

Kurz-bezeich-nung	Anlagentyp	Anzahl der Standorte	Anzahl der Nebenbetriebe			Summe Neben-betriebe (Sp. 4 bis 6)
			T	R	M	
1	2	3	4	5	6	7
T	Rastanlage mit Tankstelle	39	39	0	0	39
TR	Rastanlage mit Tankstelle und Raststätte	290	290	290	0	580
TRM	Rastanlage mit Tankstelle, Raststätte und Motel	50	50	50	50	150
R	Rastanlage mit Raststätte	49	0	49	0	49
RM	Rastanlage mit Raststätte und Motel	2	0	2	2	4
Summe		**430**	**379**	**391**	**52**	**822**

Stand: 31. Dezember 2009

der beträchtlichen Zahl der verfügbaren Lkw-Parkstände zu Engpässen, insbesondere von Montag bis Donnerstag.

Eine bundesweite Erhebung, die im März 2008 im Auftrag des BMVBS von der Bundesanstalt für Straßenwesen mit Unterstützung der Länder und des Bundesamtes für Güterverkehr durchgeführt wurde, hat aufgezeigt, dass auf den Rastanlagen und Autohöfen aktuell rund 14 000 Lkw-Parkstände benötigt werden und sich der Fehlbestand bis zum Prognosehorizont 2015 noch einmal um weitere 7 000 erhöhen wird.

Ziel der Bundesregierung ist es, das Lkw-Parkstandsdefizit schnellstmöglich zu beseitigen. Die Bedarfsdeckung der Lkw-Parknachfrage soll dabei in erster Priorität auf den Rastanlagen der Bundesautobahnen erfolgen. Dazu wurden Planung und Bau der laufenden Neu-, Aus- und Umbaumaßnahmen beschleunigt.

Mit den sechs am stärksten von der Lkw-Parkplatznot betroffenen Ländern (Baden-Württemberg, Bayern, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz) hat das BMVBS Gemeinsame Erklärungen abgeschlossen (Zusage der Länder: bereits in 2009 und 2010 Bau zahlreicher neuer Lkw-Parkstände; Zusage Bund: Bereitstellung der notwendigen Finanzmittel).

Im Ergebnis sollen seit dem Beginn verstärkter Anstrengungen im Jahr 2008 auf den Rastanlagen der Bundesautobahnen bis zum Jahr 2012 mindestens 11 000 neue Lkw-Parkstände entstehen. Im den Jahren 2008 und 2009 wurden annähernd 3 000 neue Lkw-Parkstände geschaffen. Für 2010 haben die Länder den Bau von rund 3 000 Parkständen angekündigt.

Darin enthalten ist die schnelle Umsetzung von Sofortmaßnahmen. Darunter werden Umbau oder Ummarkierung von vorhandenen Freiflächen auf bestehenden Rastanlagen verstanden.

Zur Verfahrensbeschleunigung bei der Schaffung zusätzlicher Lkw-Parkstände hat das BMVBS befristete Vereinfachungen bei der Vorlage von Vorentwürfen für den Neu- und Ausbau von Verkehrsanlagen der Rastanlagen eingeführt sowie Verbesserungen beim Lärmschutz im Bereich von Rastanlagen initiiert.

Die Finanzierung der umzusetzenden Maßnahmen ist gesichert. Der Bund hat das Finanzvolumen des laufenden Ausbauprogramms durch das „Arbeitsplatzprogramm Bau und Verkehr (KP I)“ und durch das „Konjunkturpaket II“ aufgestockt. In 2009 und 2010 stehen insgesamt 200 Mio. Euro für den Neu- und Ausbau von Rastanlagen bereit. In 2009 wurden hiervon 70 Mio. Euro verausgabt.

Da in bestimmten Regionen der Bedarf aber nicht oder nicht rechtzeitig durch den konventionellen Neu- oder Ausbau von Rastanlagen gedeckt werden kann, sind neben den bereits ergriffenen Maßnahmen auch neue Wege einzuschlagen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtwicklung entwickelt Modellstrukturen für mehr privates Engagement und damit neue Möglichkeiten für die gezielte und bedarfsabhängige Schaffung zusätzlicher Lkw-Parkkapazitäten. In einem nächsten Schritt werden nun Bund und Länder das Rastanlagensystem bedarfsgerecht fortentwickeln, auch im Lichte der neuen Modellstrukturen.

Mit Hilfe von Parkraumbewirtschaftung und gezielten Verkehrsinformationen soll es gelingen, die zur Verfügung stehenden Parkflächen effizient zu nutzen. Der Bund hat daher mehrere Pilotvorhaben zum Parkraummanagement in Form des sog. Kolonnenparkens und durch die Anzeige freier Lkw-Parkstände auf der Bundesautobahn für einzelne oder mehrere aufeinander folgende Rastanlagen initiiert. Die Pilotprojekte werden wissenschaftlich begleitet. Ziel ist es, die Wirksamkeit und Effizienz der eingesetzten Systeme zu bewerten. Dabei ist auch die Akzeptanz durch die Lkw-Fahrer zu erfassen.

C.7 Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) im Bundesfernstraßenbau

Mit der Einführung von Öffentlich Privaten Partnerschaften (ÖPP) im Bundesfernstraßenbau werden längerfristige Kooperationen (Laufzeit von regelmäßig 30 Jahren) zwischen BMVBS und Privaten begründet. Von der Zusammenarbeit erwartet das BMVBS eine schnellere Umsetzung von Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen und Effizienzgewinne in wirtschaftlicher und struktureller Hinsicht beim Bau, dem Betrieb und der Erhaltung. Darüber hinaus können durch diese Form der Einbindung Privater Innovationen in das Anlagevermögen Verkehrsinfrastruktur zielgerichtet weiter entwickelt werden. Zur Erreichung dieser Ziele finden im Bundesfernstraßenbau unterschiedliche Formen von Betreibermodellen Anwendung, um wesentliche Aufgaben (Bau, Betrieb, Erhaltung, Finanzierung) an Private zur Ausführung zu übertragen.

Sowohl im Koalitionsvertrag zur 17. Legislaturperiode als auch im Aktionsplan Güterverkehr und Logistik des BMVBS wird die forcierte Umsetzung von ÖPP-Lösungen zur zügigen und effizienten Realisierung von Autobahnausbau- und Autobahnerhaltungsmaßnamen gefordert.

Das BMVBS koordiniert – unter Einbeziehung der VIFG (Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH) – die ÖPP-Initiativen und begleitet die Betreibermodelle vor, während und nach den Vergabeverfahren.

Ferner werden durch das BMVBS Wissen und Erfahrungen im Bereich von nationalen und internationalen Öffentlichen Privaten Partnerschafts-Projekten im Verkehrssektor gebündelt, aufbereitet, dokumentiert und transferiert. Vor allem im finanztechnischen Bereich wird das BMVBS dabei von der VIFG unterstützt.

C.7.1 Betreibermodelle

Das A-Modell als Pilotprojekt

Mit der Einführung der streckenbezogenen Gebühr für schwere Lkw (≥ 12 t zulässiges Gesamtgewicht) auf Autobahnen wurde ein Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell) entwickelt, dessen vier Pilotvorhaben im Zeitraum von 2007 bis 2009 mit folgenden Merkmalen vergeben werden konnten:

– Der Anbau zusätzlicher Fahrstreifen, die Erhaltung und der Betrieb (aller Fahrstreifen) sowie die Finanzierung werden an einen Privaten zur Ausübung übertragen.
– Das Gebührenaufkommen der schweren Lkw im Konzessionsabschnitt oder Teile davon werden für eine Weiterleitung an den Privaten vorgesehen. Zusätzlich zum Mautstreckenaufkommen kann eine Anschubfinanzierung gewährt werden. Ob und in welcher Höhe diese erforderlich ist, wird ebenso im Wettbewerb ermittelt, wie etwaige Abzugsbeträge (= negative Anschubfinanzierung).

Mit der A 5 Malsch–Offenburg wurde 2009 das letzte der vier Pilotprojekte an einen privaten Konzessionär vergeben. Die ersten beiden, 2007 vergebenen Pilotprojekte A 8, Augsburg–München und A 4 Landesgrenze HE/TH–Gotha (sog. Umfahrung Hörselberge) sind Ende 2010, vor dem erwarteten Termin, fertig gestellt und in Verkehr genommen worden. Seit 2008 ist zudem das Pilotprojekt A 1 Bremen–Hamburg im Bau.

Durch ein Vertragsmanagement, das im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung überwiegend von den Ländern durchgeführt wird, werden alle Projekte mit Blick auf die Erfüllung der Pflichten und Wahrung der Rechte geprüft, begleitet und ausgewertet. Es beinhaltet folgende Aufgaben:

– Steuerung der Vertragsdurchführung.
  Dabei wird die vom Auftragnehmer zu erbringende Leistung in der Straßenbauverwaltung des Landes überwacht (Leistungs-Controlling) sowie die entsprechende Gegenleistung ermittelt.
– Vertragsbegleitung (Monitoring) und Beschaffungsoptimierung.
  Ziel ist die kontinuierliche Verfolgung der Entwicklung der Wirtschaftlichkeit und Vertragsausführung der gewählten Beschaffungsform (ÖPP-Variante) durch das BMVBS, um Erkenntnisse aus der ÖPP-Beschaffungsvariante für Folgeprojekte (ÖPP-Umsetzung und konventionelle Umsetzung) zu nutzen. Dadurch werden z. B. in den Bereichen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und Vergabeverfahren zunehmend standardisierte Verfahren eingesetzt.(siehe „Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei PPP-Projekten“ (Download) über www.bmvbs.bund.de/VerkehrundMobilität/externeLinks/VIFG.

Das F-Modell

Das Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG) aus dem Jahr 1994 (i. d. F. der Änderung vom 6. Januar 2006) bildet die Rechtsgrundlage für das sog. F-Modell. Danach werden Bau, Erhaltung, Betrieb und Finanzierung einem Privaten zur Ausübung übertragen. Zur Refinanzierung erhält er das Recht, von allen Nutzern (auch Pkw) Mautgebühren zu erheben. Der Anwendungsbereich des Gesetzes ist beschränkt auf

– Brücken, Tunnel und Gebirgspässe im Zuge von Bundesautobahnen und Bundesstraßen und
– mehrstreifige Bundesstraßen mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr (autobahnähnlich ausgebaute – zweibahnige – Bundesstraßen).

Im Rahmen einer vorgeschalteten Untersuchung werden in Frage kommende Projekte auf ihre Geeignetheit und Marktfähigkeit anhand aktueller Daten geprüft. Erst nach Abschluss dieser Untersuchung können belastbare Aussagen über eine künftige Realisierung als F-Modell getroffen werden.

Bisher sind zwei F-Modell Konzessionen vergeben worden: Eine für die Warnowquerung in Rostock und eine für die Travequerung in Lübeck. Beide Projekte in kommunaler Baulast sind bereits unter Verkehr.

Als bundesweit erstes Projekt in der Baulast des Bundes, das zur Zeit unter Einbeziehung der Erkenntnisse aus dem „Sachstandsbericht F-Modell“ vorbereitet wird, ist die Weserquerung im Zuge der A 281 in Bremen vorgesehen.

Planung weiterer Betreibermodelle:

Mit einem reinen Bauvolumen von rund 1,5 Mrd. Euro wurden acht weitere ÖPP-Projekte ausgewählt. Alternative Modellstrukturen (wie z. B. geänderte Vergütungsstruktur) werden in dieser 2. Staffel ÖPP-Projekte am Markt platziert (seit Anfang 2009).

Unter der Voraussetzung vorliegenden bzw. absehbaren Baurechts und bei positivem Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung können die Projekte als ÖPP-Maßnahmen realisiert werden.

Bei den acht ausgewählten Projekten handelt es sich um die:

– A1; AK Lotte/Osnabrück–AS Münster/N–(AK Kamen) und A 30; AS Rheine/N–AK Lotte/ Osnabrück; Vergabestart: vsl. 2011,
– A 6, AS Wiesloch-Rauenberg–AK Weinsberg; Vergabestart: in Vorbereitung,
– A 7, AD Bordesholm–AD Hamburg/N; Vergabestart: in Vorbereitung,
– A 7; AD Salzgitter–AD Drammetal; Vergabestart: für 2012 angestrebt,
– A 8, AK Ulm-Eichingen–AK Augsburg/W; Vergabestart: 28. Januar 2009,
– A 9, AS Lederhose–Landesgrenze TH/BY; Vergabestart: 18. März 2009,
– Vorhaben im Zuge der A 45, im Bereich LGr. NW/HE–AK Gambach; Vergabestart: für 2011 angestrebt,
– Vorhaben im Zuge der A 60/A 643, AS Mainz-Laubenheim – A 60//A 643, AD Mainz – A 643, AK Schierstein; Vergabestart: für 2012 angestrebt.

Der genaue Zuschnitt der einzelnen Projekte steht noch nicht fest.

Darüber hinaus wird derzeit bzw. soll künftig eine mögliche ÖPP-Umsetzung folgender Projekte durch externe Gutachter untersucht werden:

– A 8, sog. „Albaufstieg“ und
– A 20, sog. „Elbquerung“ bei Glückstadt.

C.7.2 Funktionsbauverträge im Bundesfernstraßenbau

Mit dem Funktionsbauvertrag wird ein neuer Weg bei der Vergabe von Bauleistungen gegangen. Ziel ist es, die Qualität der Straße über die gesamte Nutzungsdauer zu verbessern und dadurch weniger Eingriffe in den Verkehr zu erreichen. So fasst der Funktionsbauvertrag den Bau, den Ausbau oder die grundhafte Erneuerung einer Straße und deren bauliche Erhaltung am selben Streckenabschnitt über einen Zeitraum von bis zu 30 Jahren zusammen. Beim Funktionsbauvertrag werden anstatt der üblichen Angaben zu bautechnischen Größen (z. B. geforderte Baustoffe, Bindemittelart und -menge) über die gesamte Laufzeit die vertragsmäßigen Gebrauchseigenschaften der Straße über Funktionsanforderungen an den Straßenzustand wie zum Beispiel Ebenheit und Griffigkeit definiert. Die Finanzierung erfolgt, ohne dass eine Finanzierung durch Dritte erforderlich ist, aus dem Straßenbauhaushalt.

Die ersten Funktionsbauverträge als Pilotvorhaben haben sich auf die Leistung des Straßenoberbaus beschränkt, die übrigen Leistungen sind konventionell über eine Leistungsbeschreibung mit Leistungsverzeichnis beschrieben worden. Neuere Funktionsbauverträge umfassen die Leistungen für den Straßenoberbau, für den Erdbau und die Entwässerungsanlagen.

Sieben Pilotprojekte sind bisher realisiert, davon sechs Autobahnabschnitte und eine Ortsumgehung:

– A 61 „Mönchengladbach–Hockenheim“: Rheinland-Pfalz, 10 km Richtungsfahrbahn zwischen AK Koblenz und AS Kruft;

– A 81 „Würzburg–Singen“: Baden-Württemberg, 10 km Richtungsfahrbahn zwischen AS Oberndorf und AS Rottweil;

– A 93 „Dreieck Inntal–Kiefersfelden“; Bayern, 11 km Richtungsfahrbahn zwischen AS Brannenburg und AS Kiefersfelden;

– A 31 „Emden–Bottrop“, Nordrhein-Westfalen, 11 km zwischen AS Gescher/Coesfeld und AS Reken;

– B 3a Friedberg, Hessen, 6 km Ortsumgehung;

– A 61 „Mönchengladbach–Hockenheim“: Nordrhein-Westfalen, 8,7 km zwischen dem Rastplatz „Blauer Stein“ und AS Miel;

– A 6 „Saarbrücken–Waidhausen“, Rheinland-Pfalz, 8,2 km grundhafte Erneuerung zwischen AK Landstuhl–Lgr RP/Saarland.

In der Bauphase (Baubeginn März 2009) ist derzeit die

– A 6 „Saarbrücken–Waidhausen“: Bayern, 5,6 km 6-streifiger Ausbau zwischen AS Roth und AK Nürnberg-Süd.

Das BMVBS führt zur Weiterentwicklung eine Bestandsaufnahme und Auswertung der realisierten Piloten durch. Geplant ist zudem eine Ausweitung des Funktionsbauvertrags auf die Bereiche der Straßenausstattung und der Ingenieurbauwerke

C.8 Straßenverkehrstelematik

Infolge der beträchtlichen Verkehrszunahme werden hoch belastete und unfallreiche Streckenabschnitte des Autobahnnetzes in vermehrtem Maße mit „intelligenten“ technischen Leitsystemen ausgestattet. Diese sog. Verkehrsbeeinflussungsanlagen haben sich als wichtige Hilfe zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsablaufs auf Bundesautobahnen erwiesen. Moderne Verkehrstechnik – in geeigneter Form eingesetzt – kann nachweislich für eine wesentliche Verbesserung in der Verkehrsabwicklung sorgen.

Die automatische Verkehrssteuerung mittels Wechselverkehrszeichen erfolgt dabei nur, wenn die Verkehrs- und Witterungsverhältnisse es erfordern; die situationsangepassten elektronischen Anzeigen sind dann jedoch für die Verkehrsteilnehmer genauso verbindlich wie „starre“ Verkehrszeichen.

Je nach Einsatzzweck und Anlagentypus sind positive Verkehrssteuerungseffekte auf Bundesfernstraßen erzielbar durch

– Streckenbeeinflussung: Harmonisierung des Verkehrsablaufs mittels verkehrsabhängiger Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie Gefahrenwarnungen,

– Netzbeeinflussung: Umleitung von Verkehrsströmen auf alternative Routen,

– Zuflussregelung: Regelung des Zusammenflusses an Autobahnkreuzen, -dreiecken und -anschlussstellen,

– Temporäre Seitenstreifenstreifenfreigabe: Kapazitätserhöhung in Verkehrsspitzenzeiten.

Die im Zuge von Verkehrsbeeinflussungsanlagen erfassten aktuellen Zustandsdaten stehen für weitere verkehrsbezogene Anwendungen – z. B. schnellere und umfassendere Information durch Verkehrsfunkmeldungen (RDS-TMC) – zur Verfügung. Durch Verknüpfung der auf alle Verkehrsteilnehmer wirkenden Anlagen – z. B. Netzbeeinflussung – mit individuellen Telematiksystemen werden für die Verkehrsteilnehmer weitere Nutzenpotenziale erschlossen.

Im Berichtsjahr wurden ca. 21 Mio. Euro in Anlagen der Straßenverkehrstelematik investiert. Insgesamt wurden seit den Anfängen der Verkehrsbeeinflussung in den 1970er Jahren und bis Ende des Berichtsjahres Bundesmittel in Höhe von ca. 770 Mio. Euro in diese Systeme investiert. Trotz dieser erheblichen finanziellen Anstrengungen decken die in Betrieb befindlichen Anlagen noch nicht alle problematischen Autobahnabschnitte ab. Auf Grund der weiteren Verkehrszunahme und der bisherigen positiven Erfahrungen wird die Nutzung und Weiterentwicklung moderner Verkehrsleittechnik deshalb auch in Zukunft einen hohen Stellenwert besitzen. So wurde nunmehr der „Projektplan Straßenverkehrstelematik 2015“ mit den Ländern abgestimmt. Hierin werden konkrete Maßnahmen festgeschrieben, die bis zum Jahr 2015 konsequent umgesetzt werden sollen. Zur Umsetzung dieser Maßnahmen durch die Straßenbauverwaltungen der Länder stehen in den nächsten Jahren Bundesmittel in Höhe von jährlich 50 Mio. Euro zur Verfügung. Dies ist ein

wichtiger und notwendiger Beitrag zur Bewältigung der steigenden Verkehrsbelastung.

C.9 Umweltschutz

C.9.1 Lärmschutz

Im Jahr 2009 wurden für den Lärmschutz beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen (Lärmvorsorge) rund 133 Mio. Euro und für den Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen (Lärmsanierung) weitere rund 43 Mio. Euro ausgegeben. Mit diesen Ausgaben von insgesamt rund 176 Mio. Euro betragen die Aufwendungen für den Lärmschutz seit 1978 rund 4,5 Mrd. Euro.

Im Berichtsjahr wurden rund 42 km Lärmschutzwälle einschließlich Steilwälle und rund 56 km Lärmschutzwände errichtet sowie rund 10 000 m² Lärmschutzfenster eingebaut. Damit wurden beim Bau von Lärmschutzeinrichtungen an Bundesfernstraßen seit 1978 bis Ende des Berichtsjahres folgende Leistungen erzielt:

- Lärmschutzwälle und Steilwälle: 1 170 km,
- Lärmschutzwände: 2 246 km,
- Fläche der Lärmschutzfenster: 902 000 m².

Weitere Angaben über die Kosten und Längen der Lärmschutzeinrichtungen enthält die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung herausgegebene „Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2009“.

Das BMVBS hat 2009 das erste Nationale Verkehrslärmschutzpaket (NVP I) fortgeschrieben. Im NVP II werden unter anderem konkretere Lärmminderungsziele angegeben. *Die dort ebenfalls genannte und bis spätestens 2011 umzusetzende Absenkung der Auslösewerte für Lärmsanierungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes um 3 dB(A) konnte bereits im Haushaltsjahr 2010 realisiert werden. Dadurch können vom Lärm an bestehenden Bundesfernstraßen Betroffene eher in den Genuss von Schutzmaßnahmen gelangen. Darüber hinaus können auch mehr Lärmbetroffene als bislang geschützt werden.*

C.9.2 Naturschutz und Landschaftspflege

Durch frühzeitige Beachtung europäischer und nationaler umweltrechtlicher Regelungen setzt der Straßenbau die Ziele und Grundsätze von Naturschutz und Landschaftspflege mit gezielten umweltbezogenen Maßnahmen bei Bau, Betrieb und Unterhaltung von Bundesfernstraßen um. Unter Berücksichtigung der sich auch aus der aktuellen Rechtsprechung zum Natur- und Artenschutz ergebenden erhöhten Anforderungen gehörten zu den Straßenbauleistungen 2009 somit auch Aufwendungen zum Umweltschutz im Zuge des Bundesfernstraßenbaus. Beeinträchtigungen wertvoller Lebensräume und faunistischer Wanderkorridore wurden vorrangig durch Trassenführungen außerhalb von Schutzgebieten vermieden. Gezielte Schutzmaßnahmen bei einer umweltschonenden Bauausführung gewährleisten den Bestandsschutz wertvoller Vegetationsbestände und Tierlebensräume. Zum Schutz vor erheblichen Beeinträchtigungen von Grundwasser, Trinkwasserschutzgebieten und Oberflächengewässern durch Straßenabwässer wurden bautechnische Maßnahmen zum Gewässerschutz ergriffen. Zur Minimierung straßenbaubedingter Zerschneidungswirkungen und Gewährleistung der vorhandenen Lebensraumverbundsysteme tragen ausreichend bemessene Talbrücken und artgerecht gestaltete Tierquerungshilfen mit entsprechenden Leit- und Sperreinrichtungen bei. Leitpflanzungen und Überflughilfen sollen eine Kollisionsgefahr für Vögel und Fledermäuse im Straßenbereich beheben. Das Gesetz zur Sicherung von Beschäftigung und Stabilität in Deutschland vom 2. März 2009 („Konjunkturpaket II“) sieht erstmals die Möglichkeit vor, Zerschneidungen von Lebensräumen an bestehenden Bundesfernstraßen durch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen, wie die Anlage von Tierquerungshilfen, zu finanzieren. Zur Kompensation unvermeidbarer straßenbaubedingter Eingriffe in Natur und Landschaft wurden strukturarme Kulturlandschaften durch die Entwicklung von vielfältigen, artenreichen Offenlandbiotopen und natürlichen Waldlebensräumen ökologisch aufgewertet und dabei neue Lebensraumverbundsysteme entwickelt. Nicht mehr benötigte Verkehrsflächen wurden im Hinblick auf eine ressourcenschonende Straßenplanung entsiegelt und einer extensiven, umweltschonenden Nutzung zugeführt. Vorbelastete, verbaute Still- und Fließgewässer wurden renaturiert, angrenzende Uferrandzonen zur Unterstützung des Auenverbundes aus einer intensiven umweltbelastenden Nutzung herausgenommen und Ufergehölzsäume, Staudenfluren, Nass- und Feuchtwiesen neu angelegt. Zu den Straßenbauleistungen 2009 gehören ebenfalls Aufwendungen für eine landschaftsgerechte Straßenbepflanzung und Einbindung der Straße in die Landschaft. Darüber hinaus sind in den Leistungen auch die Ausgaben für eine ökologisch orientierte Grünpflege mit gezielten Entwicklungs-, Pflege- und Unterhaltungsmaßnahmen zur Gewährleistung der ökologischen Funktionen der ausgeführten landschaftspflegerischen Maßnahmen enthalten.

C.10 Beseitigung von Bahnübergängen im Zuge von Bundesstraßen

Das Eisenbahnkreuzungsgesetz schreibt vor, aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs neue Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen nicht mehr höhengleich, sondern als Überführungen herzustellen. Konsequenterweise enthält das Eisenbahnkreuzungsgesetz die Verpflichtung der Kreuzungsbeteiligten, vorhandene höhengleiche Kreuzungen zu beseitigen, baulich anzupassen oder durch den Bau von Überführungen oder sonstige technische Maßnahmen zu ändern, soweit es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs erfordert.

Für den Bau (einschließlich Grunderwerbskosten) der im Berichtsjahr für den Verkehr freigegebenen und im Bau befindlichen Maßnahmen im Zuge von Bundesstraßen einschließlich der zugehörigen Um- und Ausbaumaßnahmen wurden Kosten von insgesamt 80,8 Mio. Euro mit einem Bundesanteil von insgesamt 46,4 Mio. Euro veranschlagt. Für Bahnübergangsbeseitigungen sowie für andere technische Sicherungen wurden im Berichtsjahr vom Bund als Baulastträger aus dem Straßenbauhaushalt (Kapitel 1210) 5 Mio. Euro verausgabt.

Tabelle 31

Beseitigung von Bahnübergängen der DB AG im Zuge von Bundesstraßen
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Kreuzungsmaßnahmen[3]

Land Straße, Teilstrecke	2009 für den Verkehr freigegeben	Ende 2009 im Bau	Kosten[1] in 1.000 €	
			Insgesamt	Bundesanteil Kapitel 1210
Baden-Württemberg B 313, Wörthbrücke-Enzenhardt in Nürtingen	X		7.999	6.484
Brandenburg B 1, Gollwitz		X	5.610	3.570
Hessen B 44, Bürstadt/Bobstadt	X		10.194	5.362
Mecklenburg-Vorpommern B 105, Kummerow	X		5.460	1.706
B 196, Bergen/Fuchsfarm		X	429	130
Niedersachsen B 1, Vechelde	X		27.870	18.146
Nordrhein-Westfalen B 227, Ratingen-Hösel		X	8.112	2.867
Sachsen B 87, westlich Eilenburg		X	6.299	2.100
B 92, Elsterberg	X		8.834	6.212

1 aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2010).

C.11 Bauleistungen nach Bundesländern

In den folgenden Kapiteln C.11.1 bis C.11.16 wird jeweils eine herausragende Maßnahme des Berichtsjahres dargestellt. Die Maßnahmen insgesamt des jeweiligen Bundeslandes, die im Berichtjahr 2009 für den Verkehr freigegeben wurden bzw. sich bis Ende des Berichtsjahres im Bau befanden, können den nachfolgenden Tabellen entnommen werden. Den aktuellen Stand der Umsetzung der Maßnahmen des Bedarfsplans stellt die anschließende Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2009“ in Kapitel C.11.17 dar.

C.11.1 Baden-Württemberg

Die Verlegung der Bundesstraße B 311 im Stadtgebiet von Tuttlingen sowie die in östlicher Richtung anschließende Ortsumgehung von Neuhausen ob Eck im Zuge der neuen B 311 sind Teil eines Gesamtkonzeptes zur schrittweisen Verbesserung der Bundesfernstraßenachse zwischen Freiburg im Breisgau und Ulm an der Donau und waren im Berichtsjahr herausragende Straßenneubauvorhaben.

Dem rund ein Kilometer langen und 27,3 Mio. Euro teuren Kreuzstraßentunnel kommt hierbei eine zentrale Funktion zu. Durch ihn werden künftig die bislang getrennten Verkehrsströme der B 311 und B 14 gebündelt. Die Innenstadt von Tuttlingen wird so nachhaltig vom Durchgangsverkehr entlastet.

Die in offener Bauweise erfolgten Rohbauarbeiten für den Kreuzstraßentunnel einschließlich der Portalbauwerke und des Betriebsgebäudes sind im 1. Quartal 2010 abgeschlossen worden. Eine besondere Herausforderung für den Bauablauf stellte hierbei die unmittelbare Nähe der Baugrube zur angrenzenden Wohnbebauung in der Innenstadt von Tuttlingen dar. Im weiteren Jahresverlauf werden neben den Arbeiten zur Oberflächengestaltung und zur Installation der Betriebsausrüstung auch sämtliche Straßenbauarbeiten einschließlich einer Fahrbahnerneuerung der B 4/B 311 östlich des Kreuzstraßentunnels sowie die Erstellung von zwei Lärmschutzwänden durchgeführt. Die Gesamtmaßnahme „B 311 – Verlegung in Tuttlingen“ kostet insgesamt 36,5 Mio. Euro.

3 Maßnahmen ab 5 Mio. Euro Gesamtkosten.

Tabelle 32

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Baden-Württemberg
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPl	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2009
				von Baubeginn bis Ende 2009	davon in 2009	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 96; Lindau (BGr)–München						
s Gebrazhofen (B 18)–Dürren (B 18)	04KB	74,4	7,1	7,1	7,1	
A 98; Weil–Schaffhausen (CH)						
AS Lörrach-O–AD Hochrhein	04KB	95,3	5,4	5,4 (1. Fb)		5,4 (2. Fb)
Murg–Hauenstein (1. Fb)	02KB	128,0	9,8	2,2		7,6
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE vierstreifig		**74,4**		**7,1**	**7,1**	
– im Bau						
1 VKE zweistreifig						**7,6**
1 VKE vierstreifig, 2. Fahrbahn						**5,4**
BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)						
A 5; Basel (BGr)–Bad Hersfeld **ÖPP[2]-Projekt: AS Offenburg–Malsch**	46BB	985,0[3]	59,8[4]			
darin enthaltene Bedarfsplanmaßnahmen:						
AS Offenburg–AS Appenweier	46BB	—	8,2			8,2
AS Appenweier–AS Achern	46BB	—	15,5			15,5
AS Achern–AS Bühl	46BB	—	8,6			8,6
AS Bühl–AS Baden-Baden	46BB	—	9,4			9,4
A 6; Saarbrücken–Waidhaus						
AS Heilbronn/Untereisesheim–AK Weinsberg (einschl. Neckartalübergang Neckarsulm)	46BB	155,8	10,7	2,0		8,7
A 8; Luxemburg–Salzburg						
AS Karlsbad–w AS Pforzheim-W	46KB	102,9	9,2			9,2
w AS Pforzheim-S–AS Heimsheim	46KB	71,3	11,6	7,1		4,5

noch Tabelle 32

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten- dem BPl	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2009
				von Baube- ginn bis Ende 2009	davon in 2009	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
Gruibingen–Mühlhausen	46KB	65,3	3,9			3,9
AK Ulm/Elchingen (LGr BY/BW)–LGr BW/BY	46KB	20,5	3,8			3,8
A 81; Stuttgart–Bad Dürrheim						
AS Gärtringen–AS Böblingen/Hulb	46KB	43,7	6,9			6,9
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben						
10 VKE sechsstreifig						**78,7**
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 10						
Nordtangente Karlsruhe, Ostteil A 5–B 10	04KK	5,3	1,3	1,3	1,3	
Göppingen-O–Süßen-O (OU Salach und Süßen; 2. BA)	04KB	44,4	3,6			3,6
B 14						
Winnenden-M (L 1127)–Nellmersbach	04KB	77,9	3,8	3,8	3,8	
B 27						
Nehren (L394)–Dußlingen (K6901) 3. BA	24KB	52,9	3,3			3,3
B 28						
Schopfloch–Grünmettstetten (L 370)	02KK	5,5	3,0	3,0	3,0	
Rottenburg–Tübingen	02KK	30,1	8,0	1,6		
B 31						
Breisach–AS Freiburg-M; 1. BA	02KK	26,5	6,5	2,6		3,9
B 33						
Konstanz (Landeplatz)–Allensbach-W, 1. BA	04KK	20,0	2,3			2,3
B 317						
Weil a. R.–Lörrach (Zollfreie Straße); 2. BA	02KK	60,3	1,4			1,4
B 464						
Sindelfingen–Renningen	02KK	45,0	7,5			7,5
Insgesamt						

noch Tabelle 32

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPl	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2009
				von Baube-ginn bis Ende 2009	davon in 2009	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertiggestellt						
1 VKE zweistreifig		**5,5**		**3,0**	**3,0**	
2 VKE vierstreifig		**83,2**		**5,1**	**5,1**	
– im Bau						
3 VKE zweistreifig		**5,5**		**3,0**	**3,0**	**12,8**
3 VKE vierstreifig		**83,2**		**5,1**	**5,1**	**9,2**
Ortsumgehungen						
B 3						
OU Bad Krozingen	02KK	8,7	3,8	3,8	3,8	
B 12						
OU Isny (mit Kosten und Längen aus BY)	02KK	32,5	4,0	4,0	4,0	
B 19						
OU Gaisbach	02KK	8,2	3,4			3,4
B 28						
OU Oberkirch und Lautenbach	02KK	37,3	6,0			6,0
OU Schopfloch	02KK	10,3	3,1			3,1
B 29						
OU Schwäbisch Gmünd	02KK	230,3	4,1	0,8		3,3
B 32/B 311						
OU Herbertingen	02KK	31,6	6,7			6,7
B 39						
OU Mühlhausen	02KK	16,6	4,1			4,1
B 292						
OU Adelsheim	02KK	29,4	3,6			3,6
B 294						
OU Elzach	02KK	8,5	1,5			1,5
B 311						
OU Tuttlingen (Kreuzstraßentunnel)	02KK	34,5	2,0			2,0

noch Tabelle 32

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	**Bautyp gemäß gelten-dem BPl**	**Kosten[1]**	**Länge**	**für den Verkehr freigegeben**		**im Bau bis Ende 2009**
				von Baube-ginn bis Ende 2009	**davon in 2009**	
		(Mio. €)	**(km)**			
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
OU Neuhausen ob Eck	02KK	19,4	6,4			6,4
B 312						
OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel)	02KK	96,5	3,1			3,1
B 462						
OU Dunningen	02KK	18,3	6,4			6,4
B 492						
OU Brenz	02KK	5,9	2,7			2,7
B 535						
OU Schwetzingen/Plankstadt	04KK	65,7	6,1			6,1
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
2 VKE zweistreifig		**41,2**		**7,8**	**7,8**	
– im Bau						
7 VKE zweistreifig						**30,6**
1 VKE vierstreifig						**6,1**

1 aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2010.
2 Maßnahme Öffentlich Private Partnerschaft (ÖPP); Gesamtfinanzierung (Mautweiterleitung und ggf. Anschubfinanzierung/Abzugsbetrag).
3 Kosten enthalten Bau, Erhaltung, Betrieb; Finanzierung durch private Betreiber über 30 Jahre.
4 Konzessionslänge.

C.11.2 Bayern

Die A 7 stellt die zentrale Nord-Süd-Achse im deutschen Autobahnnetz dar. Sie kreuzt alle maßgebenden Ost-West-Autobahnen und hat daher eine zentrale Bedeutung als Verteilerschiene im gesamten deutschen Autobahnnetz. Die A 7 ist auf gesamter Länge Bestandteil des Europastraßennetzes.

Von der Bundesgrenze zu Dänemark im Norden bis Nesselwang im Süden Deutschlands ist die A 7 seit Ende 1992 durchgehend unter Verkehr. Der rund 2,6 km lange Grenzabschnitt mit dem 1 284 m langen Grenztunnel Füssen, der die A 7 mit der österreichischen Fernpass-Straße B 314 bei Reutte verbindet, wurde 1999 fertig gestellt.

Nach siebenjähriger Bauzeit wurde am 1. September 2009 das letzte Teilstück zwischen der Anschlussstelle Nesselwang und der Anschlussstelle Füssen für den Verkehr freigegeben. Damit ist die mit insgesamt rund 962 km längste Autobahn Deutschlands von der deutsch-dänischen Grenze bei Flensburg bis zur deutsch-österreichischen Grenze bei Füssen durchgehend befahrbar.

Für die Realisierung des rund 14,6 km langen Lückenschlusses hat der Bund rund 168 Mio. Euro investiert. Dem Bau ist ein langwieriges Planfeststellungsverfahren mit einem mehr als 10 Jahre andauernden Rechtsstreit vorausgegangen. Die grundlegenden Planungen des Vorhabens wurden bereits in den 1970er Jahren mit Raumordnung, Linienbestimmung und Vorentwurf durchgeführt.

Insgesamt wurden im Zuge des Lückenschlusses zwischen Nesselwang und Füssen 22 Brücken gebaut. Als herausragendes Brückenbauwerk ist die rund 557 m lange Talbrücke Enzenstetten zu nennen. Die technische und gestalterische Herausforderung lag dabei in der großen Stützweite von 120 m, die in relativ geringer Höhe über dem Boden überbrückt werden musste.

Erwähnenswert ist auch der rund 645 m lange Tunnel Reinertshof, der der Verringerung der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der Erholungseignung der reizvollen Voralpenlandschaft des Allgäus dient.

Tabelle 33

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Bayern
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPl	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2009
				von Baubeginn bis Ende 2009	davon in 2009	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 7; Füssen–Flensburg						
Füssen (B 310) (o Tunnel)–AS Nesselwang	04KB	167,2	13,5	13,5	13,5	
A 94; München–Neuhaus/Inn						
Kühstein–Tutting (Kirchham) (1. Fb)	02KK	68,3	11,8	5,8	5,8	
Tutting (Kirchham)–Pocking (A 3)	04KB	155,2	12,5			12,5
AS Forstinning–Pastetten	04KB	41,5	6,3			6,3
Heldenstein – Ampfing (B 12/ST 2091)	24KB	70,0	4,3			4,3
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben						
1 VKE zweistreifig					**5,8**	
1 VKE vierstreifig					**13,5**	
davon vollständig fertig gestellt						
1 VKE vierstreifig		**167,2**		**13,5**		

noch Tabelle 33

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPl	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2009
				von Baubeginn bis Ende 2009	davon in 2009	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
– im Bau						
3 VKE vierstreifig					**5,8**	**23,1**
BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)						
A 3; Frankfurt–Nürnberg						
Aschaffenburg-O–Aschaffenburg-W	46BB	42,5	4,9	4,9	4,9	
AK Biebelried–AS Randersacker	46BB	94,9	9,7			9,7
ö AS Randersacker–w AS Heidingsfeld (nur Mainbrücke Randersacker)	56BB	44,5	0,5			0,5
w AS Helmstadt–ö AS Wertheim (LGr BY/BW)	46BB	56,9	8,3			8,3
w AD Würzburg-W–w AS Helmstadt	46BB	30,1	4,9			4,9
AS Heidingsfeld–w AD Würzburg-W	46BB	59,5	8,0	8,0	8,0	
Haseltalbrücke	46BB	40,0	0,7			0,7
Kauppenbrücke (m)–ö AS Hösbach	46BB	74,7	7,3			7,3
A 6; LGr BW/BY–BGr D/CZ						
AS Roth (B 2n)–AK Nürnberg-O (A 9) (o)	46BB	121,3	11,7			5,6
A 8; ÖPP[2]-Projekt:						
AS Augsburg-W–AD München/Allach	46BB	730,0[3]	51,5[4]			
darin enthaltene Bedarfsplanmaßnahmen:						
AS Augsburg-W–w Lechbrücke	46BB	—	1,7			1,7
w Lechbrücke–AS Derching (m) (o Lechbrücke)	46BB	—	5,4			5,4
Derching–w AS Dasing	46BB	—	5,7			5,7
w AS Dasing–w Odelzhausen	46BB	—	13,0	7,8	7,8	5,2
w Odelzhausen–w AS Sulzemoos	46BB	—	8,5	6,0	6,0	2,5
w AS Sulzemoos–w AS Dachau/Fürstenfeldbruck	46BB	—	7,9	7,9	4,2	
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben						
5 VKE sechsstreifig					**30,9**	
davon vollständig fertig gestellt						
2 VKE sechsstreifig (ohne ÖPP-Teilabschnitt)		**102,0**	**12,9**	**12,9**		

noch Tabelle 33

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPl	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2009
				von Baubeginn bis Ende 2009	davon in 2009	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
– im Bau						
12 VKE sechsstreifig						**57,5**
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 2						
Kiliansdorf–Roth	24KK	7,4	2,1	2,1	2,1	
B 15n						
Ergoldsbach (LA 9)–Neufahrn (St 2142)	04KB	66,1	7,2			7,2
Neufahrn (St 2142)–Saalhaupt (A 93)	04KK	153,6	21,6			21,6
B 19						
Immenstadt–Heuberg; BA I	04KK	46,1	5,6	5,6	5,6	
Heuberg–Martinszell; BA II	04KK	12,9	1,9	1,9	1,9	
Martinszell–Lanzen; BA III	04KK	43,2	6,4	6,4	3,5	
B 85						
Wackersdorf–AS Schwandorf (A 93)	24KK	18,8	2,8	2,8	2,8	
B 173						
Johannisthal–s Kronach (BA I im Bau)	24KK	19,8	4,3			1,5
B 303						
Verlegung Sonnefeld–Johannisthal; 2. BA	02KK	16,2	5,1	5,1	5,1	
B 388n						
B 388–Hallbergmoos (Anbindung Flughafen)	02KK	24,8	6,3			6,3
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE zweistreifig		**16,2**		**5,1**	**5,1**	
5 VKE vierstreifig		**128,4**		**15,9**	**15,9**	
– im Bau						
1 VKE zweistreifig						**6,3**
3 VKE vierstreifig						**30,3**

noch Tabelle 33

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPl	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2009
				von Baubeginn bis Ende 2009	davon in 2009	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
Ortsumgehungen						
B 2						
OU Puchheim	02KK	12,5	2,3			2,3
B 13						
OU'n Unterheßbach und Lehrberg	02KK	14,6	4,5			3,2
B 17						
Westumgehung Landsberg	02KK	13,0	3,5	3,5	3,5	
Umfahrung Kaufering	04KB	57,2	12,0	12,0	12,0	
B 20						
OU Furth i. W.	02KK	49,0	4,3			4,3
B 23						
OU Saulgrub	02KK	22,7	2,7			1,1
B 85						
OU Neukirchen vorm Wald	02KK	19,3	5,4	5,4	5,4	
B 299						
OU Pressrath; 2. BA	02KK	6,7	3,5			3,5
OU Neumarkt–St. Veit	02KK	8,5	3,7			3,7
B 301						
OU Au i. d. Hallertau	02KK	9,5	5,0			5,0
B 304						
OU Traunstein; 2. BA	02KK	50,2	7,1			7,1
OU Ebersberg	02KK	24,7	6,0	2,5		3,5
B 388						
OU Dirnaich	02KK	12,0	4,5			4,5
B 470						
W-OU Forchheim	02KK	9,9	3,3			3,3
B 472						
OU Hohenpeißenberg	02KK	33,5	5,2			5,2

noch Tabelle 33

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPl	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2009
				von Baube-ginn bis Ende 2009	davon in 2009	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
B 492						
OU Brenz (BW)–Obermedlingen (BY)	02KK	9,9	4,6			4,6
B 533						
OU Schwarzach (Hengersberg)	02KK	16,7	5,2			5,2
B 999						
OU Rödental	02KK	41,1	5,3			5,3
Insgesamt						
– **für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt**						
3 VKE zweistreifig		**89,5**		**20,9**		
– **im Bau**						
15 VKE zweistreifig						**61,8**

1 aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2010.
2 Maßnahme Öffentlich Private Partnerschaft (ÖPP); Gesamtfinanzierung (Mautweiterleitung und ggf. Anschubfinanzierung/Abzugsbetrag).
3 Kosten enthalten Bau, Erhaltung, Betrieb; Finanzierung durch private Betreiber über 30 Jahre.
4 Konzessionslänge.

C.11.3 Berlin

Im Berichtsjahr 2009 befanden sich in Berlin weder Maßnahmen im Bau noch wurden Verkehrseinheiten für den Verkehr freigegeben.

Die geplanten und bereits fertig gestellten Maßnahmen sind in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2009“ in Kapitel C.11.17 dargestellt.

C 11.4 Brandenburg

Der Umbau des Autobahndreiecks Nuthetal 2006 bis 2009 war im Berichtsjahr in Brandenburg eine herausragende Maßnahme.

Das Autobahndreieck (AD) Nuthetal verknüpft den Verkehr der A 115 (AVUS) mit dem durch hohen LKW-Anteil gekennzeichneten Verkehr auf der A 10 zwischen den südlichen und westlichen Teilen Deutschlands und unseren östlichen Nachbarstaaten.

Die Verkehrsprognosen für das Jahr 2025 weisen 63 000 Kfz/24h auf der A 115 und bis zu 127 000 Kfz/24h auf der A 10 (westlich des AD) bei einem LKW-Anteil von etwa 25 Prozent auf.

Das umgebaute AD Nuthetal trägt diesen Anforderungen mit einer neuen Geometrie Rechnung und kann mit zusätzlichen Fahrstreifen auf der A 10 und den Verbindungsrampen die gegenwärtigen und zukünftigen Verkehre staufrei und sicher bewältigen.

Um die Belastungen für die Autofahrer zu reduzieren, hatten sich das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg darauf verständigt, die Arbeiten am AD Nuthetal zu beschleunigen und den ursprünglich vorgesehenen Fertigstellungstermin (Mai 2010) vorzuziehen, um die Verkehrsbeeinträchtigungen bereits Ende Juni 2009 aufheben zu können. Für die Beschleunigung stellte der Bund zusätzliche Mittel in Höhe von 2,5 Mio. Euro zur Verfügung.

Während der Bauzeit von 32 Monaten wurden das alte Kreuzungsbauwerk abgerissen, im Dreiecksbereich drei so genannte „Überflieger“ neu errichtet sowie rund sechs Kilometer Strecke auf der A 10 und rund zwei Kilometer Strecke auf der A 115 grundhaft erneuert.

Der Um- und Ausbau des AD Nuthetal war Bestandteil des Projektes 11 der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit. Die Gesamtkosten betrugen rund 35 Mio. Euro.

Tabelle 34

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Brandenburg
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPl	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2009
				von Baubeginn bis Ende 2009	davon in 2009	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)						
A 10; Berliner Ring						
Umbau AD Nuthetal mit 1,0 km BAB A 115	46KB	37,4	3,9	3,9	3,9	
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE sechsstreifig		**37,4**	**3,9**	**3,9**	**3,9**	
Ortsumgehungen						
B 1						
OU Herzfelde	02KK	7,6	3,8			3,8
B 97						
OU Schwarze Pumpe und Spremberg	02KK	32,9	12,5			12,5
/B 168 OU Cottbus (L 49–B 168 N)	02KK	16,5	6,5			6,5
B 101						
OU Luckenwalde	02KK	49,6	17,3	9,0		8,3
B 169						
OU Drebkau	02KK	24,3	7,4	7,4	7,4	
B 188						
OU Rathenow	02KK	38,6	9,2	3,8		5,4
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE zweistreifig		**24,3**		**7,4**	**7,4**	
– im Bau						
5 VKE zweistreifig						**36,5**

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2010.

C 11.5 Bremen

Von besonderer Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes Bremen ist die störungsfreie Erreichbarkeit bestehender und geplanter Wirtschaftstandorte. Qualitative Defizite in der Verkehrsinfrastruktur gehören zu den entscheidenden Investitionshemmnissen für Wirtschaftsansiedlungen. Der Ausbau der A 270/B 74n von Farger Straße bis Kreinsloger Straße hat für die Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Bremen – Nord sowie für die Entlastung der Wohngebiete von Verkehrslärm höchste Priorität.

Ziel des Baus der A 270/B 74n war es, den Ortsteil Rönnebeck vom Durchgangsverkehr zu entlasten und den gewerblichen Güterverkehr und den Personenverkehr sowie den Wohnanliegerverkehr zu entzerren und zu trennen.

Dies ist zur langfristigen Sicherung der vorhandenen Wohn-, Gewerbe- und Industriestandorte erforderlich. Es wird insbesondere durch das Planvorhaben erreicht, dass die betroffenen Wohngebiete von Durchgangs- und Schleichverkehren durch Verlagerungseffekte auf die planfestgestellte Verbindung entlastet werden. Hierdurch wird eine Vermeidung bzw. Verminderung von dauerhaften und nachhaltigen Störungen der Wohnfunktion durch Lärm und Schadstoffimmissionen erzielt. Die Gesamtlänge der Ausbaustrecke beträgt 2 600 m.

Mit der Realisierung der B 74n durch das Amt für Straßen und Verkehr wurde im August 2008 begonnen. Die vertragliche Bauzeit betrug 900 Kalendertage. Durch die sehr gute Koordinierung der Bauarbeiten und die Zusammenarbeit aller am Bau Beteiligten wurde eine wesentliche Verkürzung der Bauzeit erzielt. Das Vorhaben konnte vorfristig am 9. Dezember 2009 freigegeben werden. Die Gesamtkosten lt. RE-Entwurf von 27,921 Mio. Euro wurden nicht überschritten.

Es wurden im Zuge der Maßnahme folgende Leistungen erbracht:

Brückenbau:

– 4 Überführungsbauwerke (3 Geh- und Radwegbrücken, 1 Kfz-Brücke),
– 2 Stützwände und
– 9 Lärmschutzwände mit einer Gesamtlänge von 2 700 m.

Straßenbau:

– Bodenbewegung ca. 140 000 m³,
– Boden liefern ca. 25 000 m³,
– Lärmschutzwälle ca. 28 000 m³,
– Entwässerungsleitungen/Sickerstränge ca. 4 500 m,
– Oberbau aus Asphalt ca. 25 000 m².

Andere Leistungen innerhalb der Trasse:

– 1 Regenklärbecken und
– 1 Bahnübergang innerhalb der Trasse, Kreuzung mit der Farge-Vegesacker Eisenbahn sowie mit dem Anschlussgleis zum Tanklager Farge.

Landschaftspflegerische Arbeiten:

– Es wurden ca. 480 Alleebäume bereits gepflanzt.
– Die Wälle und Einschnitte werden derzeit mit Buschwerk bepflanzt, Pflanzende noch in 2010.

Tabelle 35

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Bremen
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPl	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2009
				von Baubeginn bis Ende 2009	davon in 2009	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 74						
Verlegung Farger Straße–Kreinsloger Straße	02KK	27,6	2,6	2,6	2,6	
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE zweistreifig		**27,6**		**2,6**		

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2010.

Die Maßnahmen in Bremen sind in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2009“ in Kapitel 11.17 dargestellt.

C.11.6 Hamburg

Im Berichtsjahr 2009 befanden sich in Hamburg weder Maßnahmen im Bau noch wurden Verkehrseinheiten für den Verkehr freigegeben.

Die geplanten und bereits fertig gestellten Maßnahmen sind in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2009“ in Kapitel C.11.17 dargestellt.

C 11.7 Hessen

Der westliche Lückenschluss der A 66 gehört zu den aus Bundessicht bedeutendsten und wichtigsten Projekten in Hessen. Mit dem Lückenschluss wird die derzeit ohne direkten Anschluss an das Autobahnnetz innerhalb des Stadtgebietes von Frankfurt endende A 66 mit der A 661 verknüpft.

Die A 66, deren Neubau in den letzten Jahren kontinuierlich vorangetrieben wurde, erhält ihre besondere Verkehrsbedeutung als Verbindung zwischen dem Rhein/Main-Gebiet und dem osthessischen Oberzentrum Fulda bis nach Thüringen.

Der rund 25 km lange und rund 430 Mio. Euro teure sechsstreifige Neubau der A 66 zwischen dem Autobahndreieck Frankfurt-Erlenbruch/A 661 und dem Autobahndreieck Fulda/A 7 besteht aus einem östlichen und einem westlichen Lückenschluss. Von der insgesamt rund 96 km langen Verbindung zwischen dem Autobahndreieck Frankfurt-Erlenbruch/A 661 und dem Autobahndreieck Fulda/A 7 sind bereits rund 86 km unter Verkehr. Zur Gesamtfertigstellung fehlt neben dem bereits seit Oktober 2006 im Bau befindlichen rund 7 km langen östlichen Lückenschluss in Neuhof bei Fulda der im September 2009 begonnene knapp 3 km lange und rund 174 Mio. Euro teure westliche Lückenschluss der A 66 an die Ostumgehung Frankfurt (A 661) mit dem Riederwaldtunnel.

Aufgrund der besonderen Anforderungen bei der Querung des Stadtgebietes Frankfurt und der damit verbundenen Widerstände wurde die Planung mehrfach überarbeitet. Entgegen der ursprünglichen Planung mit einem 670 m langen Tunnel soll aus städtebaulichen, ökologischen und Lärmschutzgründen sowohl im Bereich des West- als auch im Bereich des Ostportals eine Tunnelverlängerung auf insgesamt 1 100 m Länge – insbesondere zur Erhaltung des städtischen Grüngürtels – erfolgen.

Im Bereich des zukünftigen Autobahndreiecks der A 66 mit der A 661 entsteht zur Vorbereitung des Anschlusses der A 66 die zweite Richtungsfahrbahn der A 661. Im Zuge der Baurechtschaffung der A 66 wurde ein Schwerpunkt auf die Erarbeitung des Lärmschutzes gelegt. Im laufenden Klageverfahren sind Forderungen nach einer Verschiebung des Tunnels um etwa 6 m im Bereich der Flintstraße, um den Grüngürtel auf der Nordseite der Straße „Am Erlenbruch“ zu erhalten, abzuarbeiten. Im September 2009 wurde als 1. Bauabschnitt mit dem Umbau des Kreuzungspunktes der A 66 mit der A 661 zum neuen Autobahndreieck Erlenbruch begonnen.

Tabelle 36

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Hessen
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPl	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2009
				von Baubeginn bis Ende 2009	davon in 2009	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 44; Kassel–Eisenach						
AS Hessisch Lichtenau-W (m)– AS Hessisch Lichtenau-M	04KB	60,7	2,3			2,3
A 66; Wiesbaden–Fulda						
Frankfurt/Erlenbruch (m)– AS Frankfurt/Enkheim	06KB	174,0	2,6			2,6

noch Tabelle 36

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPl	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2009
				von Baube-ginn bis Ende 2009	davon in 2009	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
AS Neuhof-S–AS Neuhof-N (Tunnel)	04KB	99,8	3,4			3,4
Neuhof-N–AS Fulda-S	04KB	29,8	3,5			3,5
Insgesamt						
– im Bau						
3 VKE vierstreifig						**9,2**
1 VKE sechsstreifig						**2,6**
BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)						
A 661; Darmstadt–Bad Homburg						
F/Hanauer Landstraße (m)–AS F/Seckbach	46BB	35,7	3,3			3,3
Insgesamt						
– im Bau						
1 VKE sechsstreifig						**3,3**
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 3						
Weimar/Roth–Weimar/Argenstein	04KB	56,7	4,5			4,5
B 49						
AS Beselich/Obertiefenbach–Deponie Beselich	24KK	3,3	0,9			0,9
Deponie Beselich–Beselich/Heckholzhausen (GE-GR)	24KK	47,5	3,4			3,4
Beselich/Heckholzhausen (GE-GR)–AS Merenberg-W	24KK	10,9	1,7			1,7
AS Merenberg-W–AS Merenberg-O	24KK	9,6	1,4			1,4
AS Solms–Kloster Altenberg	24BB	17,9	3,2			3,2
Kloster Altenberg–Wetzlar/Dahlheim	24KK	12,2	2,1			2,1
Insgesamt						
– im Bau						
7 VKE vierstreifig						**17,2**
Ortsumgehungen						
B 3						
OU Friedberg	02KK	36,8	6,1	6,1	6,1	

noch Tabelle 36

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPl	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2009
				von Baube-ginn bis Ende 2009	davon in 2009	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
B 27						
OU Hauneck/Unterhaun, H./Oberhaun und H./Sieglos	02KK	29,9	4,7			4,7
B 38						
OU Reinheim/Spachbrücken	02KK	16,7	4,7			4,7
B 44						
OU Groß-Rohrheim	02KK	5,1	3,5	3,5	3,5	
B 45						
OU Höchst im Odw	02KK	22,7	2,7	2,7	2,7	
/B 521 OU Nidderau/Windecken und N/Heldenbergen	02KK	40,2	7,3			7,3
B 83						
OU Hofgeismar	02KK	17,6	3,4			3,4
B 84						
OU Hünfeld	02KK	22,2	5,4			5,4
B 255						
OU Herborn/Herbornseelbach	02KK	7,9	3,3	3,3	3,3	
OU Weimar	02KK	16,3	4,6			4,6
B 277						
OU Haiger	02KK	25,8	2,8			2,8
B 455						
OU Friedberg/Dorheim	02KK	10,4	2,2			2,2
B 458						
OU Hilders/Wickers	02KK	7,5	1,8			1,8
B 486						
OU Dreieich/Offenthal	02KK	12,3	3,4			3,4
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
4 VKE zweistreifig		**72,5**		**15,6**	**15,6**	
– im Bau						
10 VKE zweistreifig						**40,3**

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2010.

C.11.8 Mecklenburg-Vorpommern

Mit der Verkehrsfreigabe des 14,8 km langen Abschnittes der BAB A 14 von der Anschlussstelle Schwerin-Nord bis zur Anschlussstelle Jesendorf am 21. Dezember 2009 wurde die Lücke im Autobahnnetz zwischen der A 24 und A 20 geschlossen. Ein weiterer Schritt zur Verbesserung der Hafenhinterlandanbindung und zur Stärkung der Wirtschafts- und Tourismusregion Mecklenburg-Vorpommern wird somit vollzogen.

Bereits in Ausbauplänen der 1980er Jahre war eine Autobahnverbindung von der A 24 am Ostufer des Schweriner Sees bis Wismar vorgesehen. Nach der Wiedervereinigung Deutschlands wurde das Land Mecklenburg-Vorpommern mit der Planung zum Weiterbau der A 14 (A 241 alt) bis Wismar mit Anschluss an die A 20 beauftragt, um das Baurecht hierfür zu schaffen. Das Planfeststellungsverfahren wurde am 27. April 2007 abgeschlossen.

Auf der Grundlage der zukünftig zu erwartenden Verkehrsbelastung wurde ein zweibahniger, vierstreifiger Regelquerschnitt mit Seitenstreifen gewählt.

Im Zuge der Baumaßnahme sind insgesamt 13 Ingenieurbauwerke vorgesehen, wobei die beiden Talbrücken bei Liessow mit einer lichten Weite von 337,80 m und einer lichten Höhe bis zu 17 m und bei Dämelow mit einer lichten Weite von 499,80 m und einer lichten Höhe bis zu 16 m hervorzuheben sind.

Weiterhin sind im Rahmen der Baumaßnahme neun Regenrückhaltebecken errichtet worden. Zur Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft sind umfangreiche Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Trassennah sind der Bau von 40 Amphibiendurchlässen, zwei Wildbrücken und drei Wilddurchlässen und trassenfern die Kohärenzsicherungsmaßnahmen im Bereich Cambs, Holdorf und Flessenow (Rückbau von oberirdischen Stromleitungen und Vernässung von Feuchtbrachen) zu nennen.

Die Gesamtkosten für diesen Abschnitt der A 14 belaufen sich auf etwa 99,2 Mio. Euro. Davon wurden ca. 8 Mio. Euro aus dem Konjunkturpaket I des Bundes bereitgestellt. Durch die Europäische Union werden aus dem EFRE-Programm rund 50 Mio. Euro der Bausumme finanziert.

Tabelle 37

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Mecklenburg-Vorpommern
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPl	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2009
				von Baubeginn bis Ende 2009	davon in 2009	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 14; Dresden–Schwerin						
AS Schwerin-N (B 104)–AS Jesendorf (L 101)	04KB	99,0	14,8	14,8	14,8	
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE vierstreifig		**99,0**		**14,8**	**14,8**	
Ortsumgehungen						
B 105/B 96						
OU Stralsund (Langendorf–B 194); BA 5.2	04KB	13,2	3,6	3,6	3,6	
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertiggestellt						
1 VKE vierstreifig		**13,2**		**3,6**	**3,6**	

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2010.

C.11.9 Niedersachsen

Im Berichtsjahr 2009 stellt die Verlegung der B 3 südlich von Celle mit den Ortsumgehungen (OU) Celle und Groß Hehlen eine herausragende Maßnahme dar.

Die B 3 beginnt südlich von Hamburg an der B 73 (Hamburg–Cuxhaven), verläuft in Nord-Süd-Richtung innerhalb des Landes Niedersachsen über Celle, Hannover und Göttingen nach Kassel und darüber hinaus in den süddeutschen Raum. Sie stellt somit eine wichtige großräumige Verbindung für den überregionalen und regionalen Verkehr dar.

Die insgesamt rund 24 km lange Maßnahme beginnt nördlich von Celle im Bereich Groß Hehlen, verläuft in einem Bogen östlich um Celle herum und mündet nördlich Ehlershausen wieder in die vorhandene B 3. Sie ist in fünf Bauabschnitte (BA) unterteilt.

Der 1. BA (südlich Celle–nördlich Ehlershausen) mit einer Länge von rund 7,4 km wurde am 3. Juni 2009 für den Verkehr frei gegeben. Am gleichen Tag wurde für den sich nördlich anschließenden rund 3 km langen 2. BA (Südteil der OU bis zur B 214) mit dem Bau begonnen. Für den Mittelteil der OU (3. BA) von der B 214 bis zur B 191 läuft das Planfeststellungsverfahren, für den Abschnitt Nord der OU (4. BA) und den Abschnitt der OU Groß Hehlen (5. BA) werden die Entwurfsunterlagen erstellt.

Mit der Fertigstellung der OU Celle im Zuge der B 3 wird der Stadtbereich von Celle deutlich entlastet. Neben einer Verbesserung des Verkehrsablaufes im Zuge der B 3n wird durch die Maßnahme eine Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie eine Reduzierung der Abgas- und Lärmbelastung des Stadtgebietes von Celle erzielt.

Tabelle 38

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Niedersachsen
für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPl	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2009
				von Baubeginn bis Ende 2009	davon in 2009	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 26; Stade–Hamburg						
nö Buxtehude (K 40)–Horneburg (K 36n)	04KB	131,3	9,8			9,8
A 26–Anbindung B 3	02KB	15,9	3,9			3,9
Insgesamt						
– im Bau						
1 VKE zweistreifig						**3,9**
1 VKE vierstreifig						**9,8**
BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)						
A 1; Saarbrücken–Heiligenhafen **ÖPP[2]-Projekt: AK Bremen–AD Buchholz**	46BB	1.052,9[3]	72,5[4]			
darin enthaltene Bedarfsplanmaßnahmen:						
ö Bremer Kreuz–ö AS Oyten	46BB	—	3,0			3,0
ö AS Oyten–ö AS Stuckenborstel	46BB	—	14,8			14,8
ö AS Stuckenborstel–ö AS Bockel	46BB	—	10,5			10,5

noch Tabelle 38

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPl	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2009
				von Baube-ginn bis Ende 2009	davon in 2009	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
ö AS Bockel–w AS Sittensen	46BB	—	9,8			9,8
w AS Sittensen–ö AS Sittensen	46BB	—	9,7			9,7
ö AS Sittensen–w AS Rade	46BB	—	18,0			18,0
w AS Rade–AD Buchholz (A 261)	46BB	—	6,0			6,0
AS Lohne/Dinklage–AD Ahlhorner Heide	46BB	76,1	26,1	9,3	9,3	17,1
A 7; Füssen–Flensburg						
n AK Hannover–n AS Altwarmbüchen	46BB	31,2	5,7			5,7
n AS Göttingen-N–n AS Nörten/Hardenberg	46BB	41,1	7,2			7,2
s AS Göttingen–n AS Göttingen-N	46BB	73,4	11,4			11,3
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben						
1 VKE sechsstreifig					**9,3**	
– im Bau						
11 VKE sechsstreifig						**113,1**
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 3						
n Ehlershausen–s Celle	02KK	15,1	7,4	7,4	7,4	
B 6						
w Eilvese (KGr)–n Neustadt	24KK	11,8	8,1	8,1	8,1	
B 68						
n Wallenhorst–s Bramsche	24KB	17,8	2,8	2,8	2,8	
B 188						
OU Danndorf/Velpke	02KK	9,7	6,9			6,9
B 212						
OU Berne (mit Huntebrücke–L 875)	02KK	82,1	9,8			9,8
B 241						
OU VolpriehausenEllierode	02KK	27,7	4,2			4,2
B 243						
Bad Sachsa–Bad Lauterberg	04KK	77,9	9,0			9,0

noch Tabelle 38

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPl	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2009
				von Baubeginn bis Ende 2009	davon in 2009	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE zweistreifig		**15,1**		**7,4**	**7,4**	
2 VKE vierstreifig		**29,6**		**10,9**	**10,9**	
– im Bau						
3 VKE zweistreifig						**20,9**
1 VKE vierstreifig						**9,0**
Ortsumgehungen						
B 1						
OU Aerzen	02KK	12,1	3,4			3,4
B 3						
s Celle (B 3)–sö Celle (B 214) (Südteil OU Celle)	02KK	16,6	3,2			3,2
B 72						
OU Norden	02KK	27,5	8,7	8,7	8,7	
B 73						
OU Otterndorf	02KK	21,4	6,0	6,0	6,0	
B 83						
OU Wehrbergen	02KK	13,3	2,7	2,7	2,7	
B 188						
OU Burgdorf	02KK	26,4	7,6	7,6	7,6	
B 210						
OU Schortens	02KK	46,6	5,6			5,6
B 213						
OU Lastrup	02KK	17,7	5,6	5,6	5,6	
B 248						
OU Lüchow	02KK	16,2	5,4			5,4
B 442						
OU Eimbeckhausen	02KK	12,2	4,4			4,4

noch Tabelle 38

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPl	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2009
				von Baube-ginn bis Ende 2009	davon in 2009	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
B 445						
OU Sebexen	02KK	9,4	2,3			2,3
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
5 VKE zweistreifig		**106,3**		**30,6**	**30,6**	
– im Bau						
6 VKE zweistreifig						**24,3**

1 aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2010.
2 Maßnahme Öffentlich Private Partnerschaft (ÖPP); Gesamtfinanzierung (Mautweiterleitung und ggf. Anschubfinanzierung/Abzugsbetrag).
3 Kosten enthalten Bau, Erhaltung, Betrieb; Finanzierung durch private Betreiber über 30 Jahre.
4 Konzessionslänge.

C.11.10 Nordrhein-Westfalen

Im Berichtsjahr 2009 stellt der Um- und Ausbau des Kamener Kreuzes (A 1/A 2) eine herausragende Maßnahme in Nordrhein-Westfalen dar.

Das Autobahnkreuz Kamen verbindet die A 1 und die A 2 und stellt somit eine wichtige Schnittstelle für den Verkehr sowohl in Nord-Süd, als auch in Ost-West Richtung dar.

Nach der Wiedervereinigung Deutschlands und der Öffnung zu den mittel- und osteuropäischen Ländern ist dieses Autobahnkreuz mit täglich über 160 000 Fahrzeugen eines der am stärksten frequentierten Deutschlandes. Neben der Verbreiterung der Fahrbahnen und dem Neubau des Kreuzungsbauwerkes von A 1 und A 2 kommt der Kapazitätssteigerung der besonders belasteten Eckbeziehung Hannover–Köln bzw. Köln–Hannover eine besondere Bedeutung zu. Die Fertigstellung des Kamener Kreuzes erfolgte in zwei Bauabschnitten unter Aufrechterhaltung des Verkehrs nach nur 36 Monaten reiner Bautätigkeit. Rund 81 Mio. Euro hat der Bund in diese Maßnahme investiert.

Tabelle 39

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Nordrhein-Westfalen
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPl	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2009
				von Baubeginn bis Ende 2009	davon in 2009	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 30; Bad Bentheim (BGr)–Bad Oeynhausen						
AK Löhne–Rehme mit Abzweig Ri Rehme	04KB	168,8	9,5			9,5
A 33; Paderborn–Osnabrück						
AK Bielefeld (A 2)–AS Bielefeld/Brackwede	04KB	97,8	6,5			6,5
AS Bielefeld/Brackwede–AS Halle/Steinhagen (K 30) (m)	04KB	90,4	7,9			7,9
/B 61 Zubringer Bielefeld Brackwede	04KB	14,8	1,3			1,3
A 46; Arnsberg–Brilon						
AS Bestwig–Bestwig/Nuttlar einschl. Zubringer B 480n	04KB	137,6	5,6			5,6
A 52; Roermond (BGr)–Marl						
BGr NL/D–Elmpt (B 230)	04KB	34,0	5,4	5,4	5,4	
A 524; Krefeld–Breitscheid						
Duisburg/Serm (B 8)–Duisburg/Rahm	24KB	51,9	3,0			3,0
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE vierstreifig		**34,0**		**5,4**	**5,4**	
– im Bau						
6 VKE vierstreifig						**33,8**
BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)						
A 1; Saarbrücken–Heiligenhafen						
AK Köln-W–DB (AC–K)	46BB	145,0	2,1			2,1
DB (AC–K)–Köln-N	46BB	81,9	7,3			7,3
AS Wermelskirchen–T+R Remscheid	46BB	61,5	4,3			4,3
T+R-Anlage Remscheid–AS Remscheid	46BB	41,2	2,9			2,9
Blombachtal (L 419)–AS Wuppertal/Langerfeld (m)	46BB	163,9	5,5			5,5

noch Tabelle 39

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPl	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2009
				von Baubeginn bis Ende 2009	davon in 2009	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
AS Hagen-N–AK Westhofen (m)	46BB	139,2	5,6	5,6	5,6	
DEK-Brücke (m)–AK Münster-S (o)	46BB	24,9	3,7			3,7
A 2; Oberhausen–Berlin						
Bereich AK Kamen	46BB	81,0	2,8	2,8	2,8	
ö AK Kamen–AS Hamm	46BB	78,0	8,9			8,9
A 3; Passau–Arnheim						
AS Köln/Dellbrück–AS Köln/Mülheim (m)	48BB	75,6	2,3			2,3
A 4; Aachen–Görlitz						
AS Eschweiler (o)–AS Weisweiler (m)	46BB	65,0	7,5	7,5	2,8	
AS Düren–AS Kerpen (Anteil Bund o. RWE-Power)	46BB	84,2	17,8			17,8
A 40; Venlo–Dortmund						
AK Dortmund-W (A 45)–AS Dortmund (L 660) (wird als B 1 gebaut)	46BB	75,0	4,5			4,5
w Gelsenkirchen-S–ö Gelsenkirchen-S	46BB	16,9	1,2			1,2
ö Gelsenkirchen–w AS Bochum/Stahlhausen	46BB	43,5	3,1			3,1
A 57; Köln–Goch						
AK Neuss-S (m)–AS Neuss/Norf	46BB	22,3	3,4			3,4
AK Neuss-W–AK Kaarst (m)	46BB	66,8	5,9			5,9
A 59; Bonn–Dinslaken						
AS Duisburg/Hochfeld–AK Duisburg/Duissern	46BB	65,2	2,3			2,3
Insgesamt						
– **für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt**						
3 VKE sechsstreifig		**285,2**		**15,9**	**11,2**	
– **im Bau**						
14 VKE sechsstreifig						**72,9**
1 VKE achtstreifig						**2,3**
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 54						
w OU Steinfurt–ö Ochtrup (B 70)	02KK	21,0	5,2			5,2

noch Tabelle 39

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPl	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2009
				von Baube-ginn bis Ende 2009	davon in 2009	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
B 56						
L 410–n Gangelt	02KK	17,3	4,4			4,4
B 58						
L 460–einschl. Rheinbrücke Wesel	24KK	46,3	2,5	2,5	2,5	
B 67						
Rhede–Borken	02KK	29,6	9,7			9,7
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE vierstreifig		**46,3**		**2,5**	**2,5**	
– im Bau						
3 VKE zweistreifig						**19,3**
Ortsumgehungen						
B 8						
OU Düsseldorf/Wittlaer 1. BA (A 524-Froschenteich)	04KK	9,9	1,4			1,4
OU Düsseldorf/Wittlaer 2. BA (Froschenteich–L 139)	04KK	27,3	3,1	3,1	3,1	
B 57						
OU Baesweiler (L 240n–K 27–B 56)	02KK	19,8	7,3			7,3
B 59						
OU Rommerskirchen	02KK	19,8	5,0	5,0	5,0	
B 221						
OU Arsbeck	02KK	11,7	4,1			4,1
OU Wildenrath	02KK	4,9	1,8			1,8
B 226						
Verlegung bei Wetter (Ruhrbrücke)	02KK	29,6	0,9			0,9
B 238						
OU Kalletal/Langenholzhausen	02KK	6,8	2,2			2,2

noch Tabelle 39

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPl	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2009
				von Baube-ginn bis Ende 2009	davon in 2009	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
B 399						
OU Gey	02KK	6,8	2,4			2,4
B 480						
OU Olsberg	02KK	27,5	3,8			3,8
B 525						
OU Nottuln/Darup	02KK	6,5	3,3	3,3	3,3	
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
2 VKE zweistreifig		**26,3**		**8,3**	**8,3**	
1 VKE vierstreifig		**27,3**		**3,1**	**3,1**	
– im Bau						
7 VKE zweistreifig						**22,5**
1 VKE vierstreifig						**1,4**

1 aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2010.

C.11.11 Rheinland-Pfalz

Der vierstreifige Ausbau der B 50 zwischen dem Flughafen Frankfurt-Hahn und Simmern-Ost stellt eines der bedeutendsten Straßenbauprojekte in Rheinland-Pfalz dar. Vorgesehen ist, die 21 km lange und rund 100 Mio. Euro teure Ausbaustrecke bis zum Jahr 2011 vollständig für den Verkehr frei zu geben, um somit die durchgängige Vierstreifigkeit bis zur A 61 bei Rheinböllen zu gewährleisten. Dadurch entsteht eine leistungsfähige Straßenverbindung vom Flughafen Frankfurt-Hahn zum Rhein-Main-Gebiet, was insbesondere die Standortbedingungen am Flughafen deutlich verbessert.

Mit der Verkehrsfreigabe des rund 4,5 km langen Abschnitts zwischen Kauerhof und Simmern-West sowie dem Baubeginn des letzten 7,5 km langen Teilstücks zwischen Nieder-Kostens und Kauerhof ist man in 2009 der Fertigstellung der Gesamtmaßnahme ein großes Stück näher gekommen. Bis zu 28.000 Kfz/24h werden laut Prognose im Jahr 2015 die Verbindung im Zuge der B 50 nutzen.

Tabelle 40

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Rheinland-Pfalz
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPl	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2009
				von Baube-ginn bis Ende 2009	davon in 2009	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 1; Saarbrücken–Heiligenhafen						
Rengen (L 46)–Gerolstein (B 410n/L 67)	04KB	45,4	3,5			3,5
Insgesamt						
– **im Bau**						
1 VKE vierstreifig						**3,5**
BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)						
A 60; St.Vith–Rüsselsheim						
AS Hechtsheim-W–AS Mainz/Laubenheim	46BB	130,4	4,9	2,3		2,6
Insgesamt						
– **im Bau**						
1 VKE sechsstreifig						**2,6**
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 10						
Fehrbach (K 1)–AS B 270	24KK	13,2	1,5	1,5	1,5	
AS B 270–AS Haseneck	24KK	17,8	1,8			0,7
B 47						
2. Rheinbrücke Worms (Anteil RP) inkl. Strecken	24KK	51,8	4,5	4,5	4,5	
B 50						
Zubringer B 53 neu–Zubringer B 50 alt (Longkamp)	04KK	88,9	13,8			13,8
A1/A60–B 50 alt (Platten)	04KK	60,7	5,3			5,3
Flughafen Hahn–Nieder Kostenz	24KK	23,8	6,7	6,7	3,2	
Nieder Kostenz–Kauerhof	24KK	40,1	7,5			7,5
Kauerhof–Simmern-O (K 55)	24KK	39,0	6,5	6,5	4,7	
B 266						
Bad Neuenahr (A 573)–Bad Neuenahr-O	04KK	47,4	1,8			1,8

noch Tabelle 40

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPl	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2009
				von Baubeginn bis Ende 2009	davon in 2009	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
4 VKE vierstreifig		**127,8**		**19,2**	**13,9**	
– im Bau						
5 VKE vierstreifig						**29,1**
Ortsumgehungen						
B 48						
OU Enkenbach/Alsenborn	02KK	5,8	0,7			0,7
B 255						
OU Niederahr-Ettinghausen–Hahner Kreuz	02KK	38,0	6,0			6,0
B 256						
OU Rengsdorf	02KK	44,4	4,2			4,2
OU Kruft	02KK	14,3	3,5			3,5
B 260						
OU Dausenau	02KK	8,2	1,0			1,0
Insgesamt						
– im Bau						
5 VKE zweistreifig						**15,4**

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2010.

C.11.12 Saarland

Nach Fertigstellung der Bundesautobahn A 8 in Richtung Luxemburg wurde am 17. Februar 2003 mit dem Neubau der grenzüberschreitenden Straßenverbindung der B 269 von Ensdorf (B 51) bis zur Bundesgrenze DE/FR und dem gleichzeitigen Neubau der RN 33 jenseits der Bundesgrenze DE/FR bis St. Avold (Ortsumgehung Creutzwald) ein weiteres vorrangiges straßenbaupolitisches Vorhaben begonnen.

Durch den Neubau der B 269 und der RN 33 wird das deutsche und französische Autobahnnetz (A 620–A 4) durch eine leistungsfähige Straße verbunden. In den Neubau der rund 11 km langen Strecke der B 269 werden insgesamt rund 94 Mio. Euro an Bundesmitteln investiert.

Teilabschnitte der grenzüberschreitenden Bundesstraße sind für den Verkehr freigegeben. Im Jahr 2010 soll mit der Komplettierung der Maßnahme in der Bistaue begonnen werden. Die Fertigstellung der Gesamtmaßnahme ist im Jahre 2012 vorgesehen.

Tabelle 41

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Saarland
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPl	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2009
				von Baubeginn bis Ende 2009	davon in 2009	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 269						
BGr F/D–AS Ensdorf (A 620)	02KK	51,1	9,0	6,0	2,5	3,0
B 423						
Verlegung in Blieskastel	02KK	3,0	0,8			0,8
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben						
1 VKE zweistreifig					**2,5**	
– im Bau						
2 VKE zweistreifig						**3,8**

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2010.

Die Maßnahmen sind in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2009“ in Kapitel C.11.17 dargestellt.

C.11.13 Sachsen

Der sechsstreifige Ausbau der A 4 zählt zu den wichtigsten Maßnahmen in Sachsen. *Mit der Verkehrsfreigabe des Abschnittes zwischen den Anschlussstellen Hohenstein-Ernstthal und Limbach-Oberfrohna im Mai 2010 wurde der Ausbau der A 4 in Sachsen, der Bestandteil des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 15 „A 44, Kassel–Eisenach/A 4, Eisenach–Görlitz“ ist, komplett fertig gestellt. In diesen 11 km langen Abschnitt wurden damit rund 68 Mio. Euro investiert.*

Mit der 6-streifigen Erweiterung zwischen Schmölln (Landesgrenze Thüringen/Sachsen) und dem Autobahndreieck Dresden-Nord und dem 4-streifigen Neu-/Ausbau zwischen Dresden-Nord und der Bundesgrenze Deutschland/Polen im Freistaat Sachsen wird zum einen die Leistungsfähigkeit der A 4 und zum anderen die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer wesentlich erhöht.

Mit 213 km und einem Investitionsvolumen von ca. 1,7 Mrd. Euro ist die A 4 in Sachsen die wichtigste West-Ost-Verbindung.

Tabelle 42

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Sachsen
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPl	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2009
				von Baube-ginn bis Ende 2009	davon in 2009	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 72; Bayerisches Vogtland–Leipzig						
AS Niederfrohna–AS Rathendorf (B 175); BA 2	04KB	112,2	12,2			12,2
AS Rathendorf (B 175)–AS Frohburg (B 7n), BA 3.1	04KB	85,0	14,5			14,5
Insgesamt						
– im Bau						
2 VKE vierstreifig						**26,7**
BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)						
A 4; Aachen–Görlitz						
AS Hohenstein/Ernstthal (o)–AS Limbach/ Ober-frohna	46KB	67,4	11,2	11,2 (1. Fb)	11,2 (1. Fb)	11,2 (2. Fb)
A 14, Dresden–Schwerin						
AS Leipzig-O–Leipzig-Messegelände	46KB	72,6	7,4			7,4
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben						
1 VKE sechsstreifig, 1. Fahrbahn					**11,2**	
– im Bau						
2 VKE sechsstreifig						**18,6**
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 169						
B 6–Riesa; BA 2	04KK	21,6	5,0			5,0
B 178						
Obercunnersdorf–s Löbau; BA 3.1	02KK	30,0	5,9			5,9
Insgesamt						
– im Bau						
2 VKE zweistreifig						**10,9**

noch Tabelle 42

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPl	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2009
				von Baube-ginn bis Ende 2009	davon in 2009	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
Ortsumgehungen						
B 96						
Westtangente Bautzen	02KK	27,7	3,6			3,6
B 98						
OU Bischofswerda, BA 1 und BA 2	02KK	19,7	6,6			6,6
Teil-OU Großenhain	02KK	10,0	5,4			5,4
B 101						
OU Markersbach	02KK	19,7	1,7			1,7
B 107						
OU Grimma	02KK	25,8	9,2	5,3		
B 169						
OU Stützengrün/Hundshübel	02KK	10,3	3,0			3,0
B 173						
OU Kesselsdorf; BA 3	02KK	10,4	3,4			3,4
OU Flöha	02KK	36,9	5,8			4,2
B 175						
OU Döbeln/Masten	02KK	11,4	2,0	2,0	2,0	
/B 180 OU Waldenburg; BA 1 (w Waldenburg)	02KK	10,1	1,8			1,8
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE zweistreifig		**11,4**		**2,0**	**2,0**	
– im Bau						
8 VKE zweistreifig						**29,7**

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2010.

C.11.14 Sachsen-Anhalt

Der 4-streifige Neubau der A 14 Magdeburg–Halle wurde 2000 abgeschlossen. „Übrig“ blieb ein 11 km langer Abschnitt zwischen dem Schkeuditzer Kreuz und der Anschlussstelle Halle-Peißen, der im Rahmen einer Grunderneuerung mit 6-streifigem Ausbau für die gestiegenen Verkehrsbelastungen ertüchtigt werden sollte.

Bislang führten hohe Verkehrsverflechtungen im Raum Halle/Leipzig in Nähe des Autobahnkreuzes zu kritischen Verkehrsabläufen. Mit der im Juli 2009 vollzogenen Verkehrsfreigabe des 6-streifigen Ausbauabschnittes zwischen dem Schkeuditzer Kreuz und der Anschlussstelle Halle-Peißen, in den rund 58 Mio. Euro investiert wurden, sind Kapazitätsengpässe abgebaut und die Verkehrssicherheit erhöht worden.

Die gesamte Metropolregion Sachsendreieck profitiert nun durch eine leistungsfähige überregionale Erschließung und eine noch bessere Erreichbarkeit des Metropolkerns Leipzig vom Ausbau der A 14.

Tabelle 43

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Sachsen-Anhalt
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPl	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2009
				von Baubeginn bis Ende 2009	davon in 2009	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 71; Schweinfurt–Sangerhausen						
LGr. TH/ST–AD Südharz (A 38)	04KB	55,3	4,9			4,9
Insgesamt						
– im Bau						
1 VKE vierstreifig						**4,9**
BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)						
A 14; Nossen–Magdeburg						
Schkeuditzer Kreuz–AS Halle/Peißen	46KB	49,7	10,6	10,6	10,6	
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE sechsstreifig		**49,7**		**10,6**	**10,6**	
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 6n						
AS Güsten–AS Ilberstedt; BA 13.2	04KB	47,2	5,7	5,7	5,7	
B 184						
Dessau–Roßlau	24KB	27,1	2,1			2,1

noch Tabelle 43

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPl	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2009
				von Baubeginn bis Ende 2009	davon in 2009	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE vierstreifig		**47,2**		**5,7**	**5,7**	
– im Bau						
1 VKE vierstreifig						**2,1**
Ortsumgehungen						
B 86						
OU Riestedt (TA Nordost)	02KK	9,9	2,7	2,7	2,7	
B 91						
/B 2 OU Zeitz-Theißen (L 193-B 2); BA 2	02KK	16,0	3,6	3,6	3,6	
B 180						
OU Hettstedt; BA 3, Klostermansfeld	02KK	20,8	3,8	3,8	3,8	
B 188						
OU Oebisfelde	02KK	34,8	9,5			3,8
B 246a						
OU Schönebeck; BA 2	02KK	12,9	5,5	5,5	5,5	
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
4 VKE zweistreifig		**59,6**		**15,6**	**15,6**	
– im Bau						
1 VKE zweistreifig						**3,8**

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2010.

C.11.15 Schleswig-Holstein

Die so genannte „Nord-West-Umfahrung Hamburg“ im Zuge der BAB A 20, die einen unverzichtbaren Beitrag für eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur im Norden Deutschlands leistet, wächst unaufhaltsam weiter Richtung Westen.

Im Rahmen einer feierlichen Verkehrsfreigabe des 6,3 km langen Abschnittes Weede–Geschendorf am 21. Dezember 2009 und dem zuvor fertig gestellten Abschnitt von Geschendorf bis Lübeck (A 1) konnten im Jahr 2009 insgesamt rund 22 km der Nord-West-Umfahrung Hamburg dem Verkehr übergeben werden.

Insgesamt wurden für diese beiden Abschnitte rund 146 Mio. Euro investiert. Durch die Bereitstellung von zusätzlichen Mitteln aus dem Konjunkturpaket I konnte der Abschnitt zwischen Weede und Geschendorf zügiger umgesetzt werden.

Die Besonderheiten bei der Realisierung dieser Abschnitte waren u. a. der Bau einer Grünbrücke in Bogenform bei Strukdorf und der Bau des Abschnittes Weede–Geschendorf unter Verkehr: Hier wurde die vorhandene einbahnige B 206 zur A 20 ausgebaut. Dabei wurde in einigen Abschnitten die vorhandene Höhenlage verändert, so dass kreuzende Wege – die bis dahin unterführt wurden – nun überführt werden. Neben den erforderlichen Anlagen wie Regenrückhaltebecken und Lärmschutzanlagen wurden aus Gründen des Naturschutzes auch Irritationsschutzwände und Leiteinrichtungen für Tiere hergestellt. Außerdem wurde östlich von Weede die unbewirtschaftete Rastanlage „Kronberg“ erstellt.

Neben der überregionalen Bedeutung der A 20 trägt das Projekt für die Region Bad Segeberg auch zur Verbesserung der Anbindung und Erreichbarkeit vorhandener bzw. geplanter Standorte sowie zur Stärkung und Erweiterung des Wirtschaftsraumes von Lübeck bis nach Bad Segeberg bei.

Hervorzuheben ist darüber hinaus eine erhebliche Fahrzeitverkürzung und eine erhöhte Verkehrssicherheit zwischen Bad Segeberg und Lübeck.

Tabelle 44

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Schleswig-Holstein
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPl	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2009
				von Baubeginn bis Ende 2009	davon in 2009	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 1; Saarbrücken–Heiligenhafen						
AS Heiligenhafen-M–AS Heiligenhafen-O	24KB	17,5	3,3			3,3
A 20; Bremen–Prenzlau						
Weede–Geschendorf	04KB	43,5	6,3	6,3	6,3	
Geschendorf–Lübeck (A 1)	04KB	102,7	15,7	15,7	15,7	
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
2VKE vierstreifig		**146,2**		**22,0**		
– im Bau						
1 VKE vierstreifig						**3,3**

noch Tabelle 44

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPl	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2009
				von Baube-ginn bis Ende 2009	davon in 2009	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 207						
Lübeck–Pogeez (A 20–Lübeck); 2. BA	02KK	17,9	5,0			5,0
Insgesamt						
– im Bau						
1 VKE zweistreifig						**5,0**
Ortsumgehungen						
B 104						
OU Schlutup; 2. BA	02KK	8,0	2,0			2,0
B 206						
OU Bad Bramstedt	02KK	31,7	8,9	4,8	4,8	4,1
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben						
1 VKE zweistreifig				**4,8**	**4,8**	
– im Bau						
2 VKE zweistreifig						**6,1**

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2010.

C.11.16 Thüringen

Mit der Verkehrsfreigabe des Abschnittes zwischen den Anschlussstellen Breitenworbis und Bleicherode in Thüringen im Dezember 2009 wurde die einzige verbliebene Lücke im Zuge des 4-streifigen Neubaus der A 38 Göttingen–Halle, der Bestandteil des VDE Nr. 13 ist, geschlossen. In diesen 12 km langen Lückenschluss hat der Bund rund 165 Mio. Euro investiert.

Durch die Gesamtfertigstellung der A 38 Göttingen–Halle ist eine bedeutende West-Ost-Magistrale in der Mitte Deutschlands entstanden. Sie verbindet auf einer Länge von etwa 187 km die Wirtschaftsräume Göttingen/Kassel im Westen und Halle/Leipzig im Osten. Durch Verknüpfungen mit der A 7, A 71, A 143, A 9 und der bereits fertig gestellten Südumfahrung Leipzig bis zur A 14 wurde eine wichtige Lücke im deutschen Fernstraßennetz geschlossen. Über die A 7 und die A 44 besteht eine direkte Verbindung zum Verdichtungsraum Rhein/Ruhr.

Das Investitionsvolumen für die A 38 Göttingen–Halle, beträgt insgesamt rund 1,3 Mrd. Euro.

Tabelle 45

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Thüringen
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

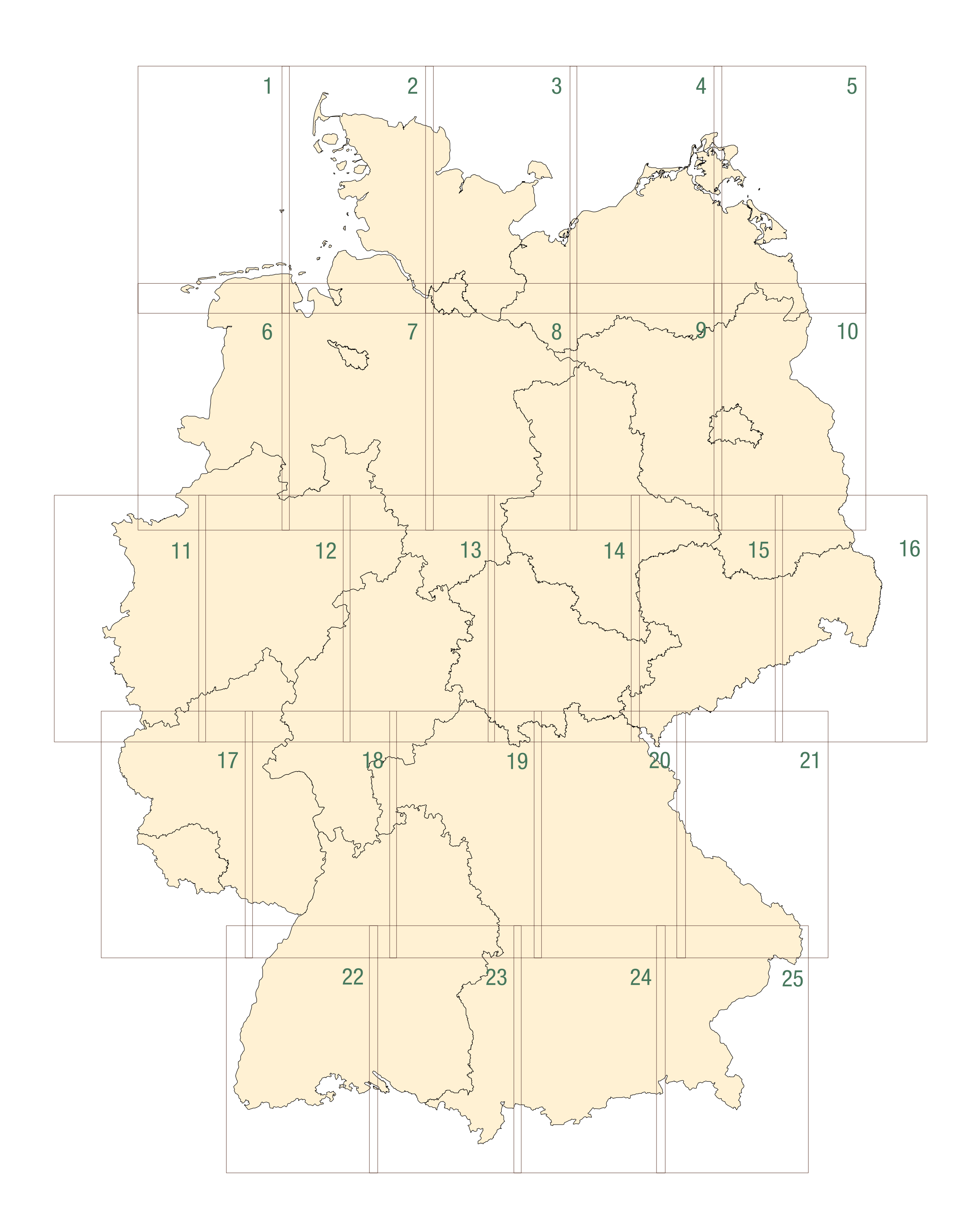
Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPl	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2009
				von Baubeginn bis Ende 2009	davon in 2009	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 38; Friedland–Leipzig						
AS Breitenworbis (o)–AS Bleicherode (o)	04KB	147,8	11,9	11,9	11,9	
A 71; Schweinfurt–Sangerhausen						
AS Artern–LGr TH/ST	04KB	51,0	4,3			4,3
AS Heldrungen–AS Artern (B 86)	04KB	81,7	8,7			8,7
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE vierstreifig		**147,8**		**11,9**	**11,9**	
– im Bau						
2 VKE vierstreifig						**13,0**
BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)						
A 4; Aachen–Görlitz						
ö Magdala–w AS Jena-Göschwitz	46KB	335,0	11,8			11,8
w AS Jena/Göschwitz–w AK Hermsdorf (A 9)	46KB	250,6	19,2	19,2	6,7	
AS Ronneburg–AS Schmölln (LGr. TH/SN)	46KB	82,1	8,9			8,9
A 4; ÖPP[2]-Projekt: LGr HE/TH–AS Gotha	46BB	542,0[3]	44,4[4]			
darin enthaltene Bedarfsplanmaßnahmen:						
Werrabrücke–Eisenach-O (B 84)	46KB	—	12,5			12,5
Eisenach-O (B 84)–Waltershausen	46KB	—	12,0			12,0
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE sechsstreifig		**250,6**		**19,2**	**6,7**	
– im Bau						
4 VKE sechsstreifig						**45,2**

noch Tabelle 45

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPl	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2009
				von Baube-ginn bis Ende 2009	davon in 2009	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 243						
A 38 (AS Großwechsungen)–K 4	04KK	16,3	2,8			2,8
Insgesamt						
– im Bau						
1 VKE vierstreifig						**2,8**
Ortsumgehungen						
B 19						
OU Waldfisch	02KK	5,2	1,7			1,7
OU Gumpelstadt	02KK	5,2	2,3			2,3
B 88						
Bücheloh-Gehren	02KK	20,3	6,1			6,1
B 89						
OU Sonneberg	02KK	18,1	10,1	9,2		0,9
B 93						
OU Gößnitz m OU Löhmigen	02KK	28,4	5,4			5,4
B 247						
OU Worbis und OU Wintzingerode	02KK	15,2	5,4			5,4
Insgesamt						
– im Bau						
6 VKE zweistreifig						**21,8**

1 aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2010.
2 Maßnahme Öffentlich Private Partnerschaft (ÖPP); Gesamtfinanzierung (Mautweiterleitung und ggf. Anschubfinanzierung/Abzugsbetrag).
3 Kosten enthalten Bau, Erhaltung, Betrieb; Finanzierung durch private Betreiber über 30 Jahre.
4 Konzessionslänge.

C.11.17 Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2009“



Legende I

Bestehendes Netz

Bauleistungen

Ende 2000 in Verkehr[1)]

In den Jahren 2001 bis 2008 für den Verkehr freigegeben

Im Berichtsjahr für den Verkehr freigegeben

Ende des Berichtsjahres in Bau

1) unter Einschluss der in den Bundesländern bis zum Ende des Berichtsjahres vollzogenen bekannten Widmungen (Auf- , Ab- und Umstufungen).

Große Ingenieurbauwerke

1 Brücke
1 Tunnel
1 Trog
1 Lärmschutz

Autobahnmeistereien

Chemnitz (E)
Gallinchen (N)

Nebenbetriebe

T Hollenstedt (E)
R Fläming (N)

(N = Neubau, E = Ersatzneubau, Erneuerung/Erweiterung) T = Tankstelle R = Raststätte K = Kiosk/Kleinraststätte M = Motel
1 = Nummerierung entspricht den Tabellen "Große Ingenieurbauwerke" / "Nebenbetriebe" des Verkehrsinvestitionsberichts 2010

Streifigkeiten

Bundesautobahnen (Nummer der BAB 1

In Verkehr

Neubau[1)]

1. Fahrbahn

4 streifig

6 streifig

8 streifig und mehrstreifig

Bau der 2. Fahrbahn
als Ergänzung zur 1.Fahrbahn einer Autobahn

Bau der 2. Fahrbahn
mit gleichzeitiger Aufstufung der 1.Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn

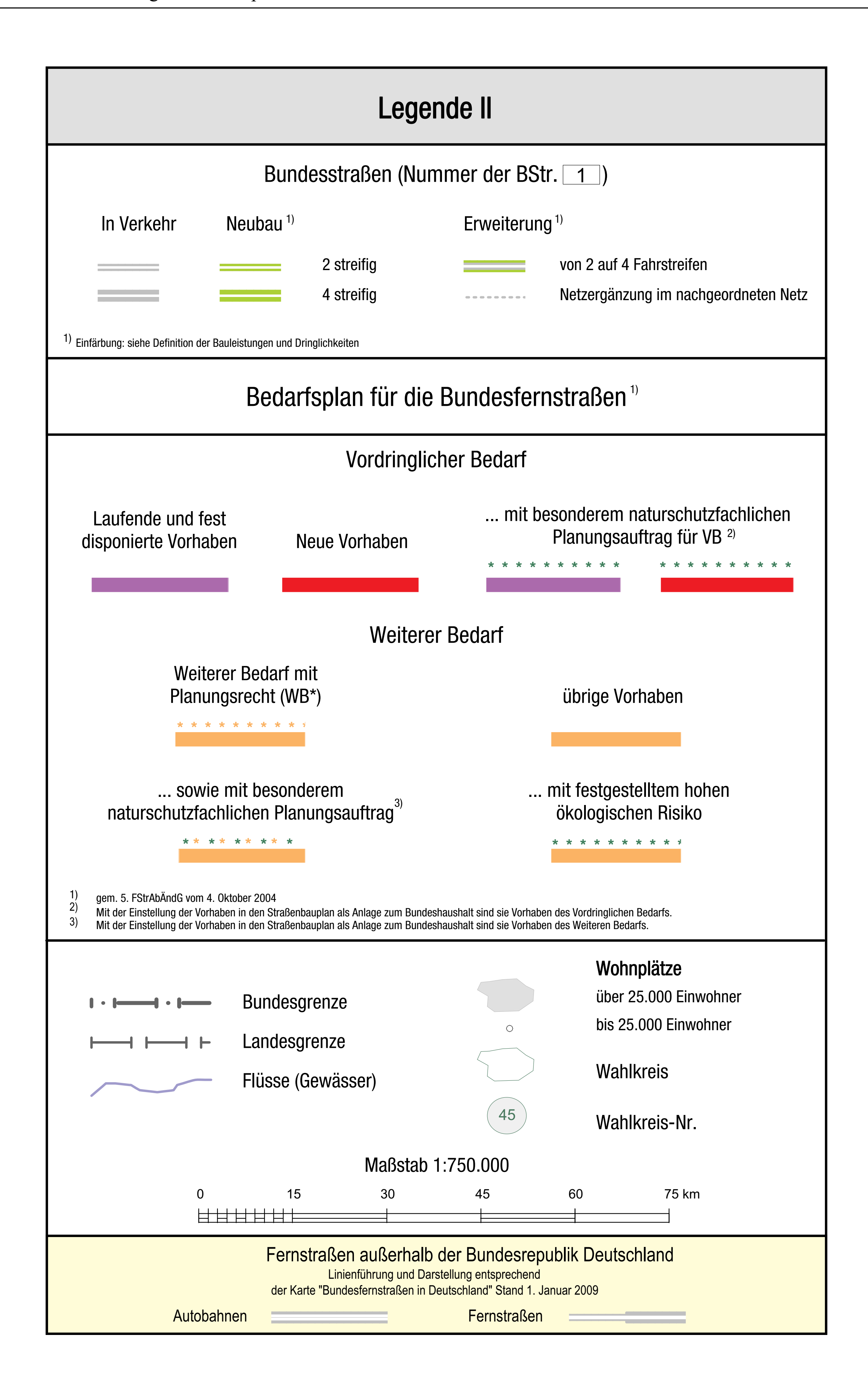
Erweiterung[1)]

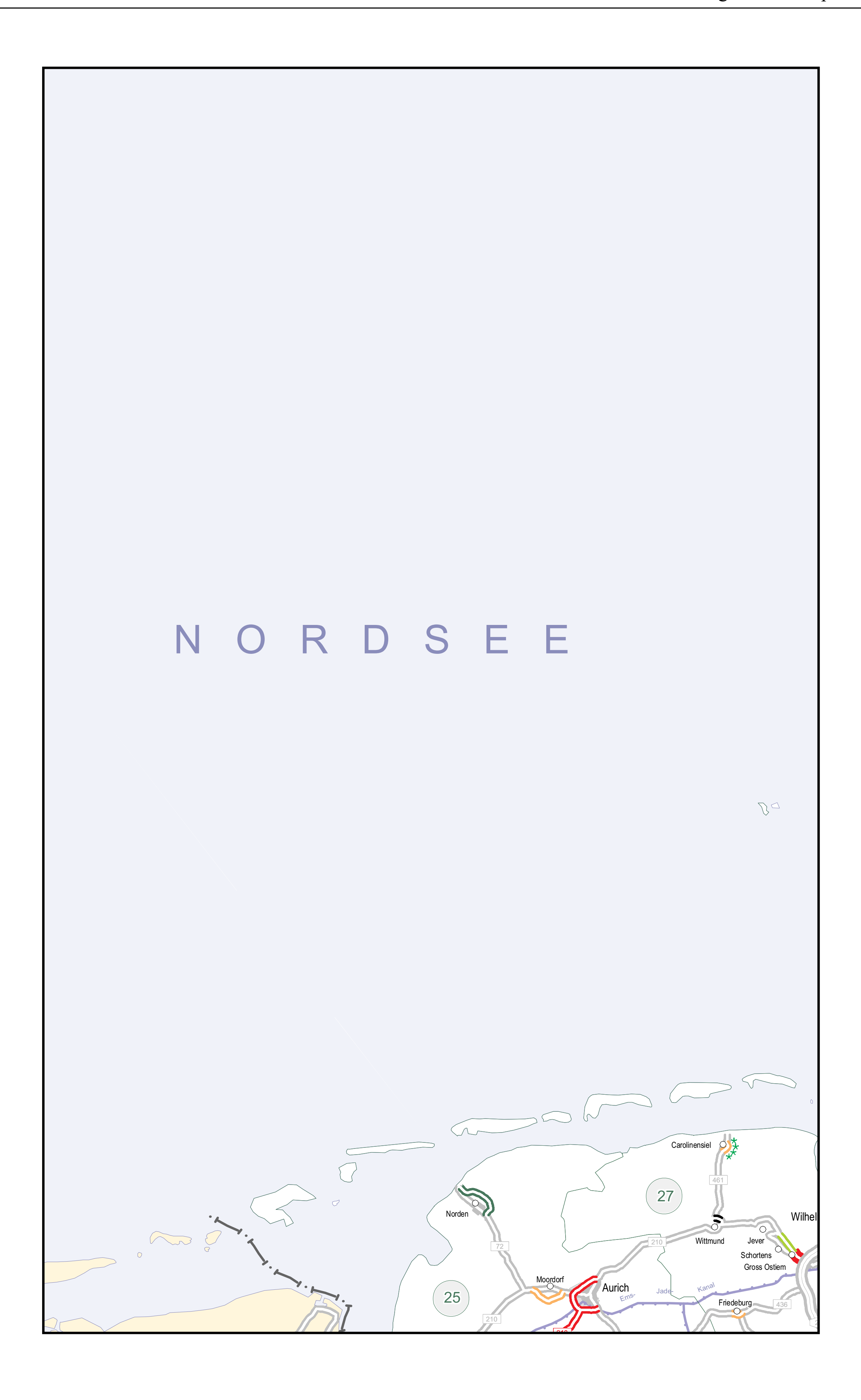
Erweiterung von 4 auf 6 Fahrstreifen

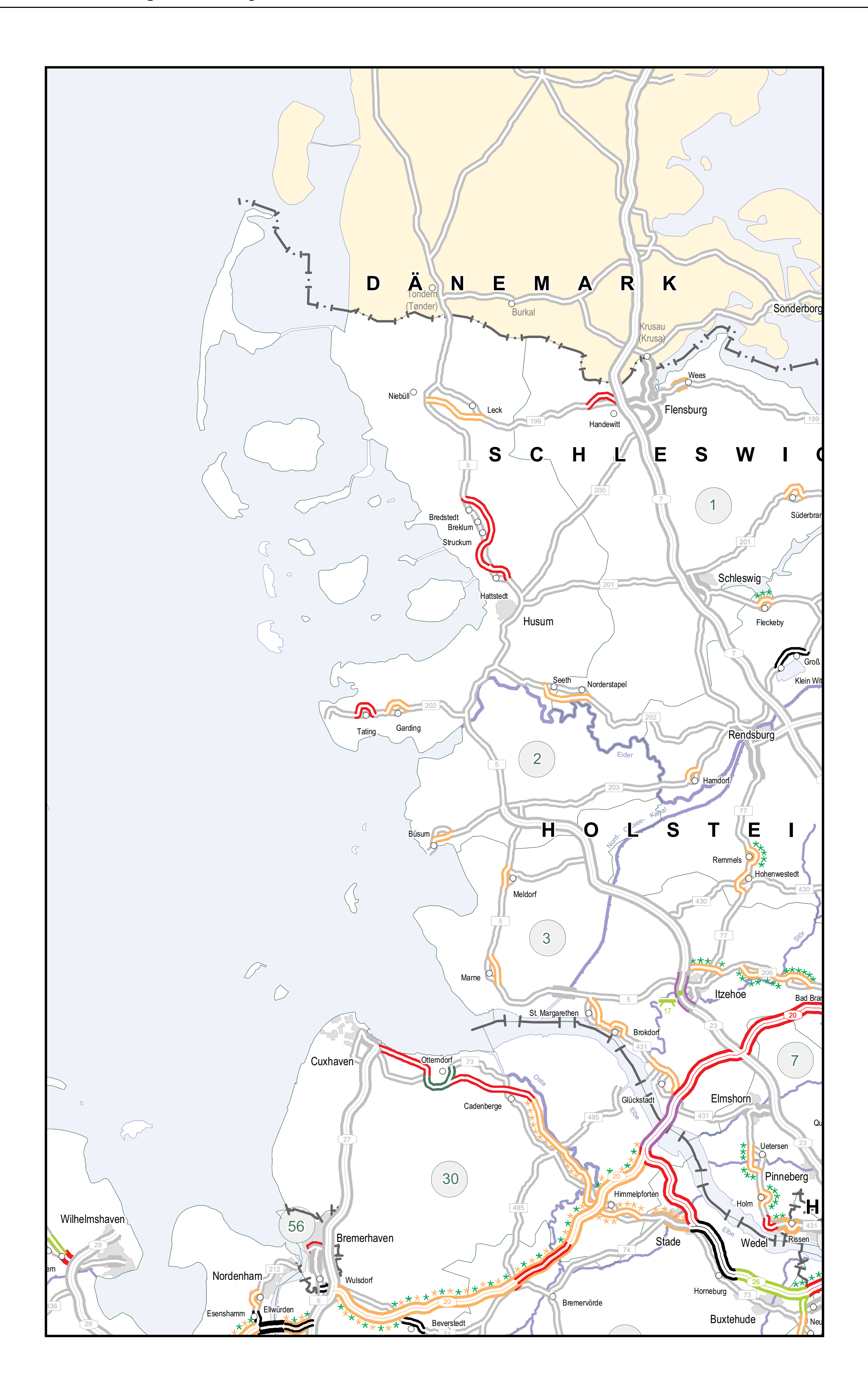
Erweiterung von 4 auf 8 Fahrstreifen

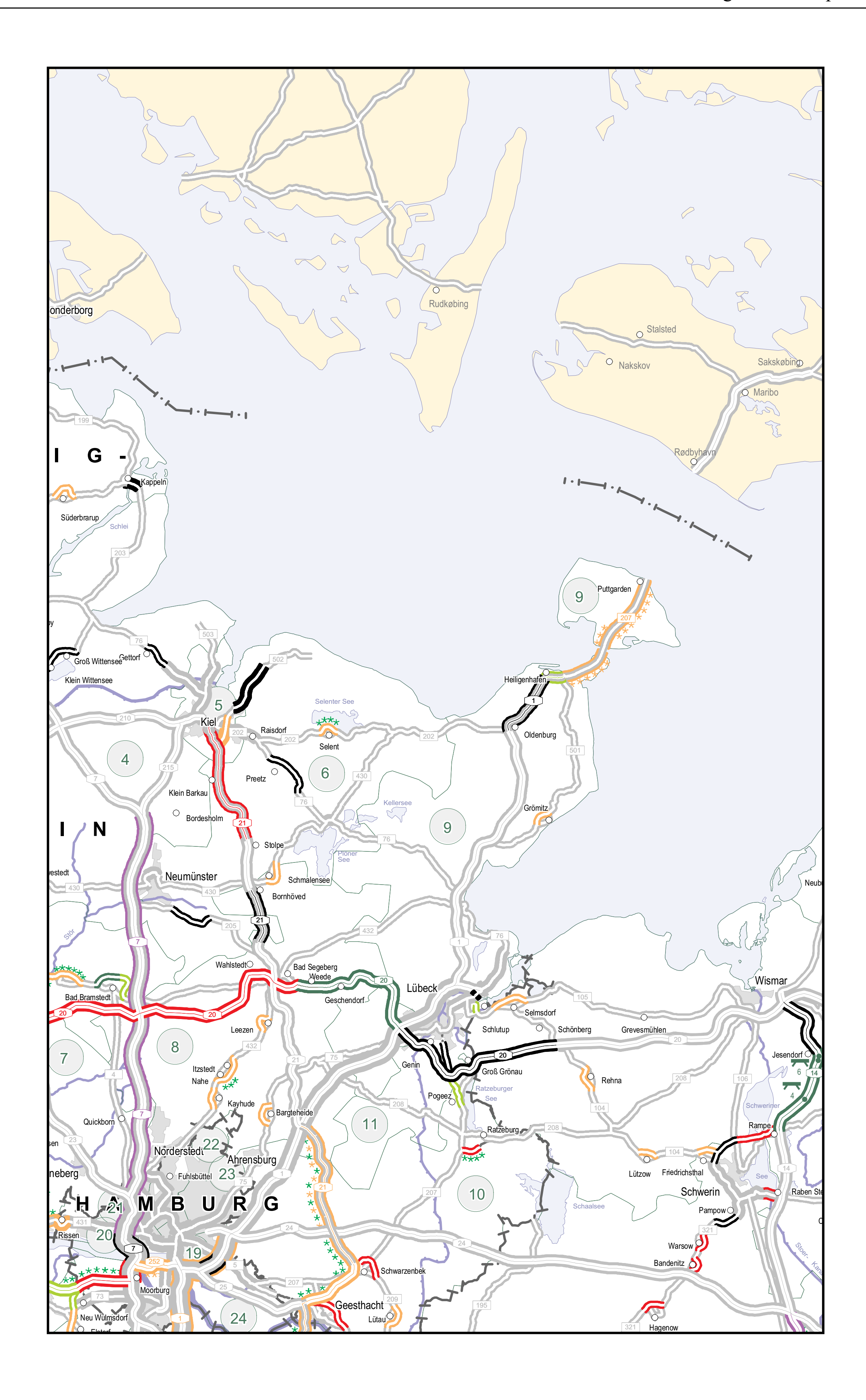
Erweiterung von 6 auf 8 Fahrstreifen

1) Einfärbung: siehe Definition der Bauleistungen und Dringlichkeiten

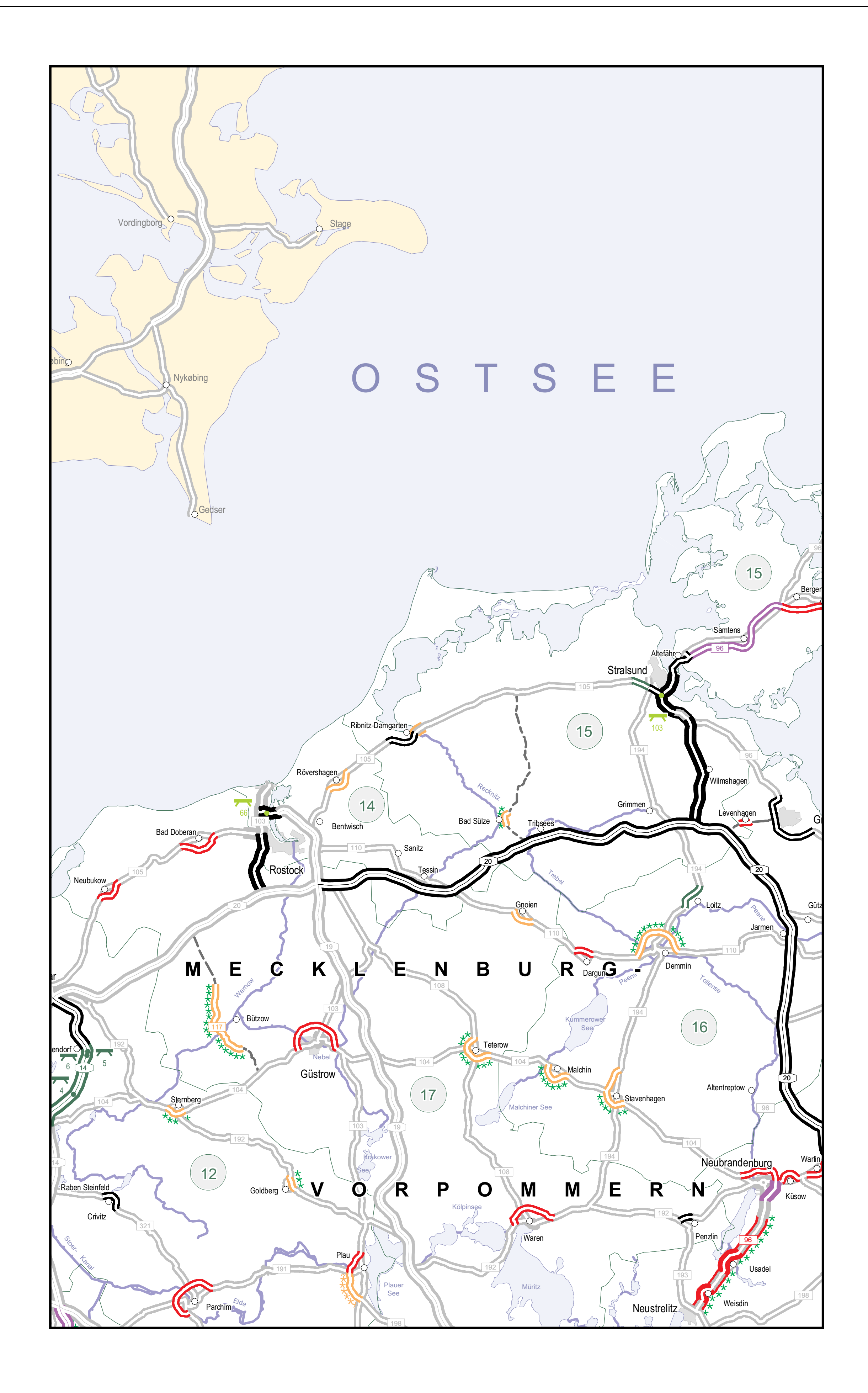

Legende II
Bundesstraßen (Nummer der BStr. 1)
In Verkehr
Neubau 1)
Erweiterung 1)
2 streifig
4 streifig
von 2 auf 4 Fahrstreifen
Netzergänzung im nachgeordneten Netz
1) Einfärbung: siehe Definition der Bauleistungen und Dringlichkeiten
Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 1)
Vordringlicher Bedarf
Laufende und fest disponierte Vorhaben
Neue Vorhaben
... mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB 2)
Weiterer Bedarf
Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)
übrige Vorhaben
... sowie mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag 3)
... mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko
1) gem. 5. FStrAbÄndG vom 4. Oktober 2004
2) Mit der Einstellung der Vorhaben in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt sind sie Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs.
3) Mit der Einstellung der Vorhaben in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt sind sie Vorhaben des Weiteren Bedarfs.
Bundesgrenze
Landesgrenze
Flüsse (Gewässer)
Wohnplätze
über 25.000 Einwohner
bis 25.000 Einwohner
Wahlkreis
45
Wahlkreis-Nr.
Maßstab 1:750.000
0
15
30
45
60
75 km
Fernstraßen außerhalb der Bundesrepublik Deutschland
Linienführung und Darstellung entsprechend
der Karte "Bundesfernstraßen in Deutschland" Stand 1. Januar 2009
Autobahnen
Fernstraßen

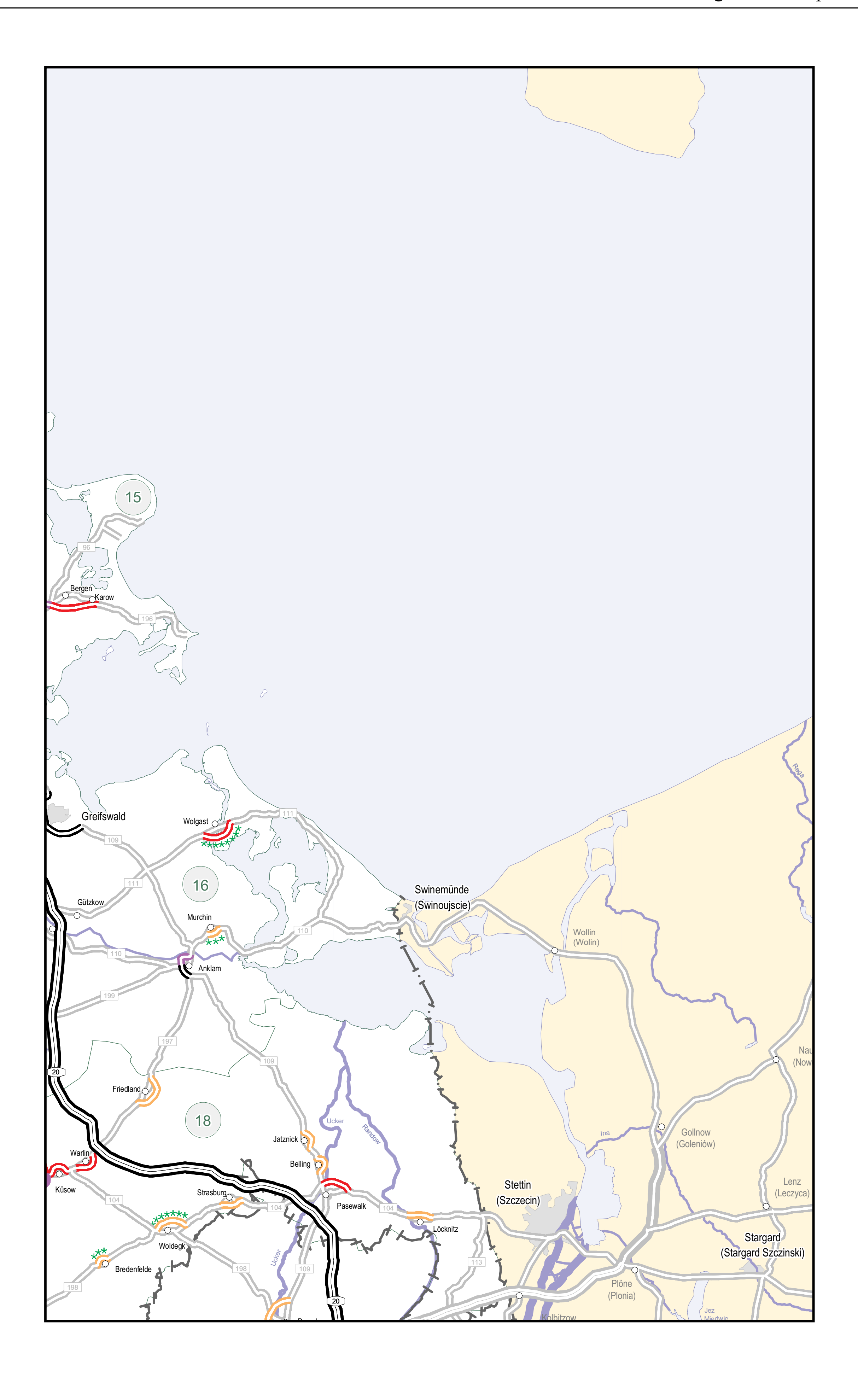

N O R D S E E
Carolinensiel
461
27
Norden
Wilhel
Wittmund
Jever
Schortens
Gross Ostiem
72
210
Moordorf
Aurich
Ems-
Jade-
Kanal
Friedeburg
436
25
210


D Ä N E M A R K
Tondern
(Tønder)
Burkal
Krusau
(Krusa)
Sonderborg
Wees
Flensburg
Niebüll
Leck
Handewitt
S C H L E S W I
Bredstedt
Breklum
Struckum
Hattstedt
Husum
Schleswig
Fleckeby
Süderbrar
Seeth
Norderstapel
Tating
Garding
Rendsburg
Hamdorf
Eider
H O L S T E I
Büsum
Remmels
Hohenwestedt
Meldorf
Marne
Itzehoe
Bad Bram
St. Margarethen
Brokdorf
Cuxhaven
Ottemdorf
Cadenberge
Glückstadt
Elmshorn
Uetersen
Pinneberg
Himmelpforten
Holm
Wedel
Rissen
Stade
Wilhelmshaven
Bremerhaven
Nordenham
Wulsdorf
Esenshamm
Ellwürden
Beverstedt
Bremervörde
Horneburg
Buxtehude
1
2
3
7
30
56

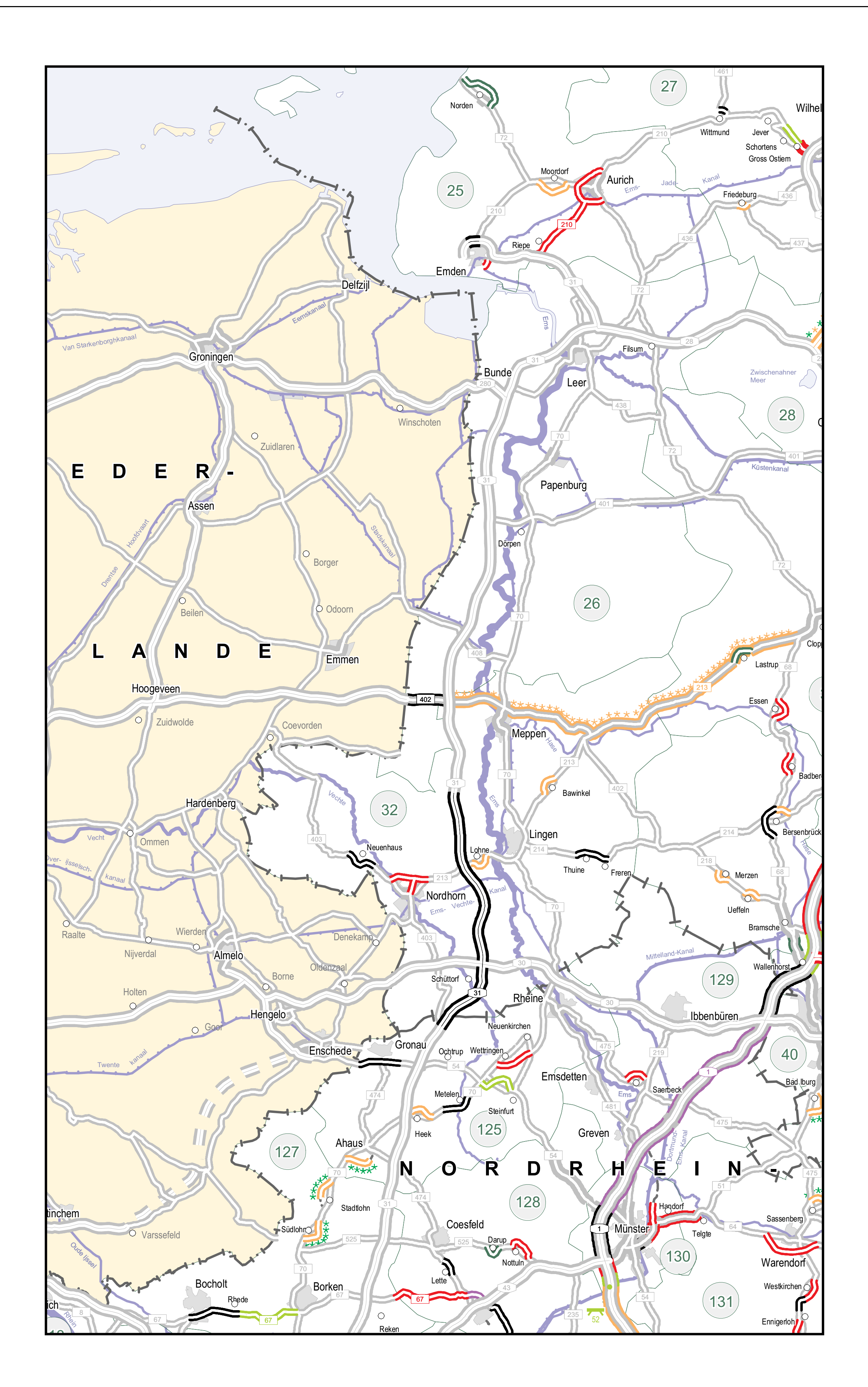


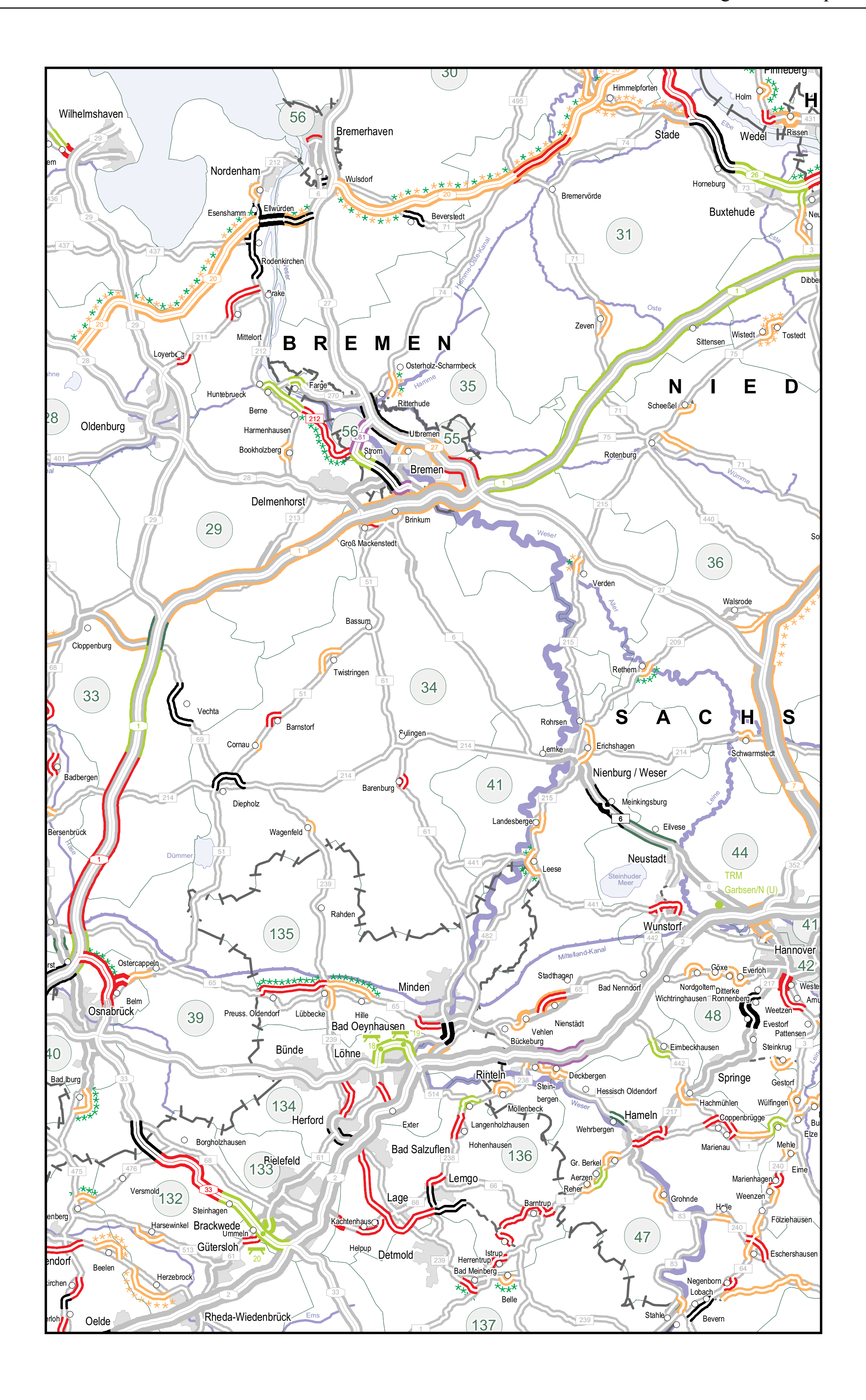
Rudkøbing
Stalsted
Nakskov
Sakskøbing
Maribo
Rødbyhavn
Kappeln
Süderbrarup
Schlei
Puttgarden
Groß Wittensee
Gettorf
Klein Wittensee
Heiligenhafen
Selenter See
Kiel
Raisdorf
Selent
Oldenburg
Preetz
Klein Barkau
Bordesholm
Kellersee
Grömitz
Stolpe
Plöner See
Neumünster
Schmalensee
Bornhöved
Wahlstedt
Bad Segeberg
Weede
Lübeck
Wismar
Bad Bramstedt
Geschendorf
Selmsdorf
Schlutup
Schönberg
Grevesmühlen
Leezen
Jesendorf
Itzstedt
Nahe
Genin
Groß Grönau
Rehna
Kayhude
Pogeez
Ratzeburger See
Schweriner See
Quickborn
Bargteheide
Ratzeburg
Rampe
Norderstedt
Ahrensburg
Lützow
Friedrichsthal
Fuhlsbüttel
Schwerin
Schaalsee
HAMBURG
Pampow
Rissen
Warsow
Bandenitz
Schwarzenbek
Moorburg
Geesthacht
Neu Wulmsdorf
Lütau
Hagenow

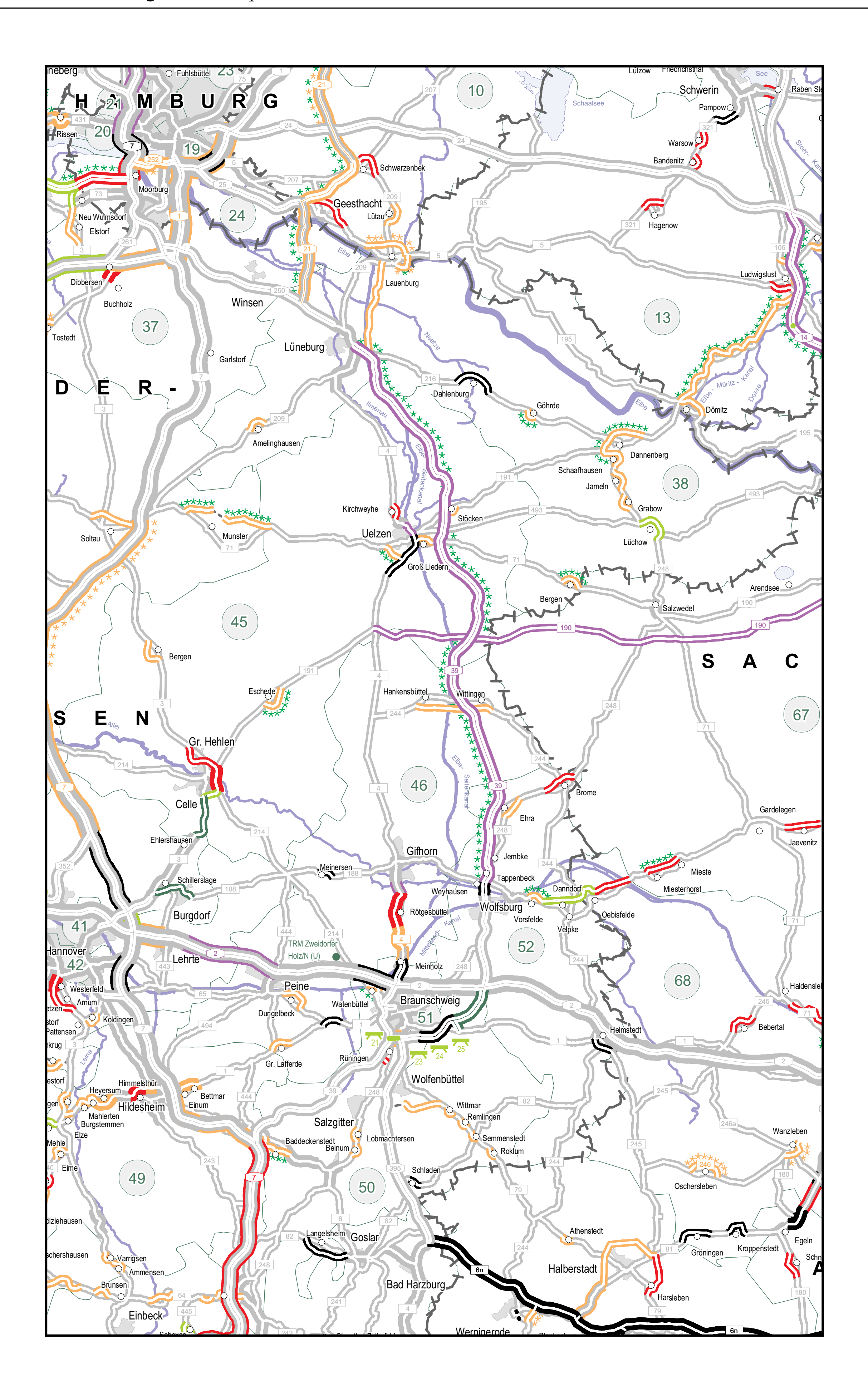

Vordingborg
Stage
Nykøbing
Gedser
O S T S E E
15
Bergen
Samtens
Altefähr
Stralsund
15
Ribnitz-Damgarten
Röversbagen
14
Bentwisch
Wilmshagen
Grimmen
Levenhagen
Bad Doberan
Rostock
Bad Sülze
Tribsees
Sanitz
Tessin
Neubukow
Gnoien
Loitz
Jarmen
M E C K L E N B U R G -
Dargun
Demmin
Bützow
16
Teterow
Güstrow
Malchin
Stavenhagen
17
Altentreptow
Sternberg
12
Neubrandenburg
Warlin
Raben Steinfeld
Goldberg
V O R P O M M E R N
Kusow
Crivitz
Waren
Penzlin
Plau
Usadel
Parchim
Neustrelitz
Weisdin
Malchiner See
Kummerower See
Krakower See
Plauer See
Kölpinsee
Müritz
Recknitz
Trebel
Peene
Tollense
Warnow
Nebel
Elde
Stör-Kanal

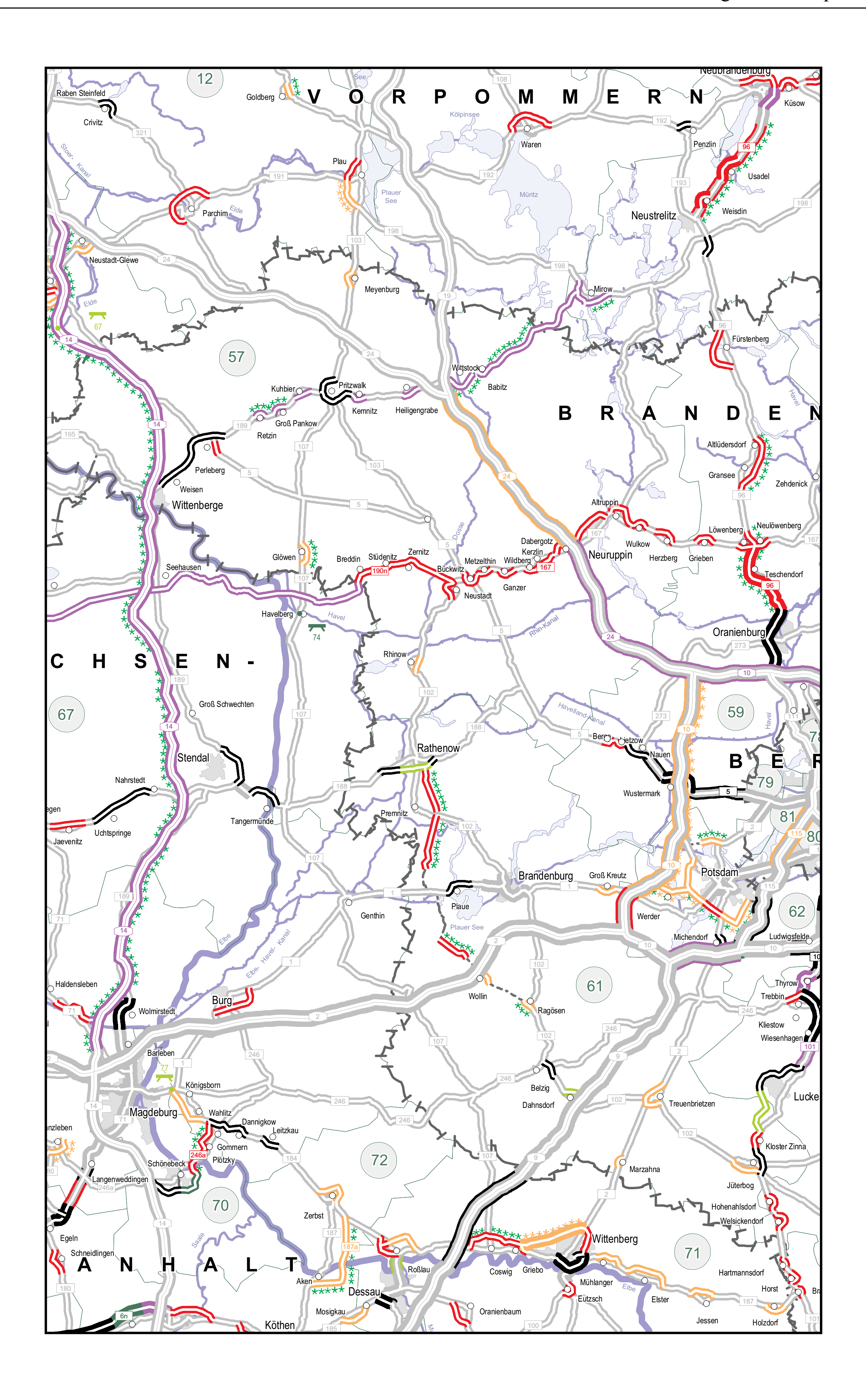


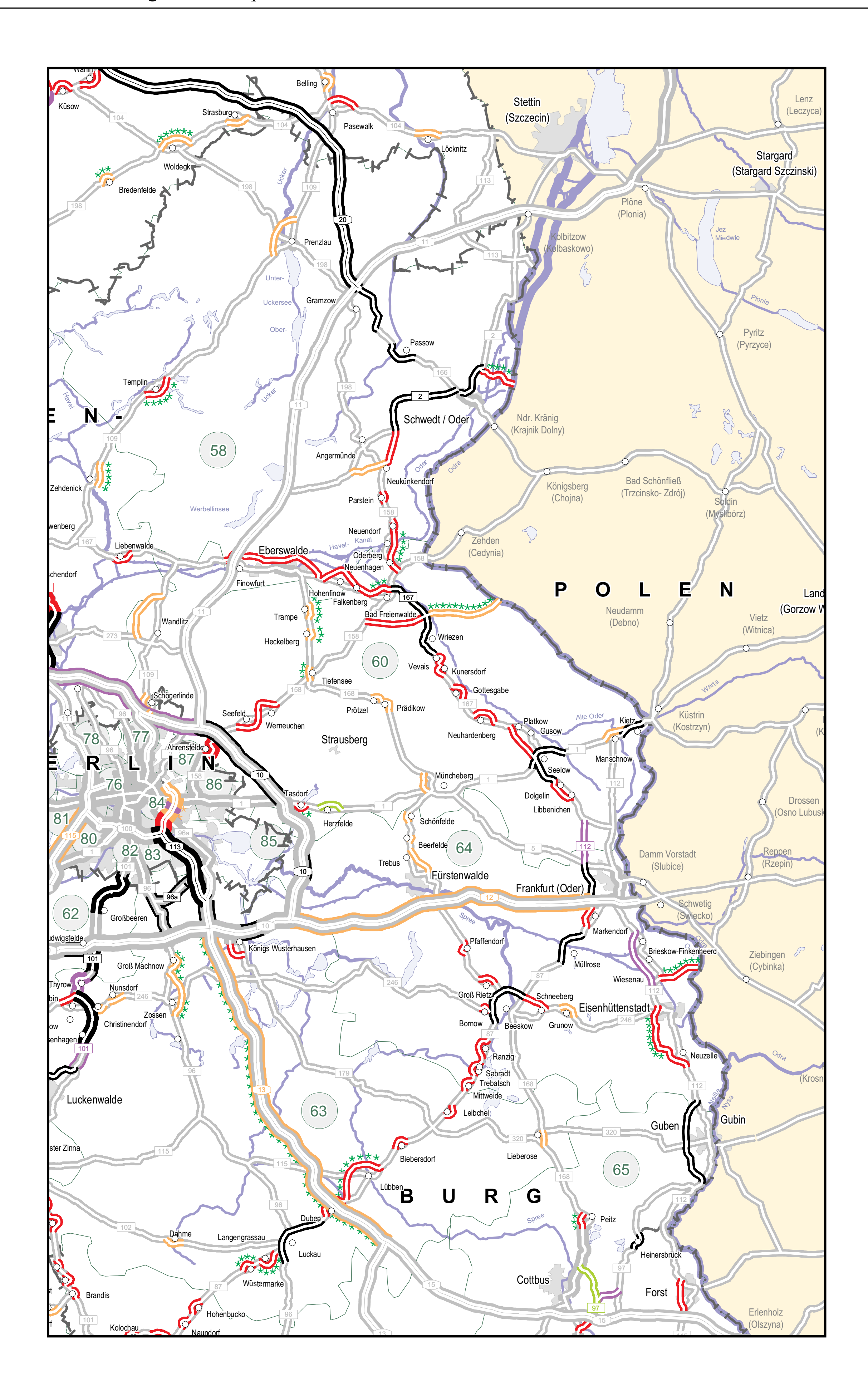
15
Bergen
Karow
Greifswald
Wolgast
16
Gützkow
Murchin
Anklam
Swinemünde
(Swinoujscie)
Wollin
(Wolin)
Friedland
18
Jatznick
Belling
Warlin
Küsow
Strasburg
Pasewalk
Löcknitz
Woldegk
Bredenfelde
Stettin
(Szczecin)
Gollnow
(Goleniów)
Lenz
(Leczyca)
Stargard
(Stargard Szczinski)
Plöne
(Plonia)
Ucker
Randow
Rega
Ina

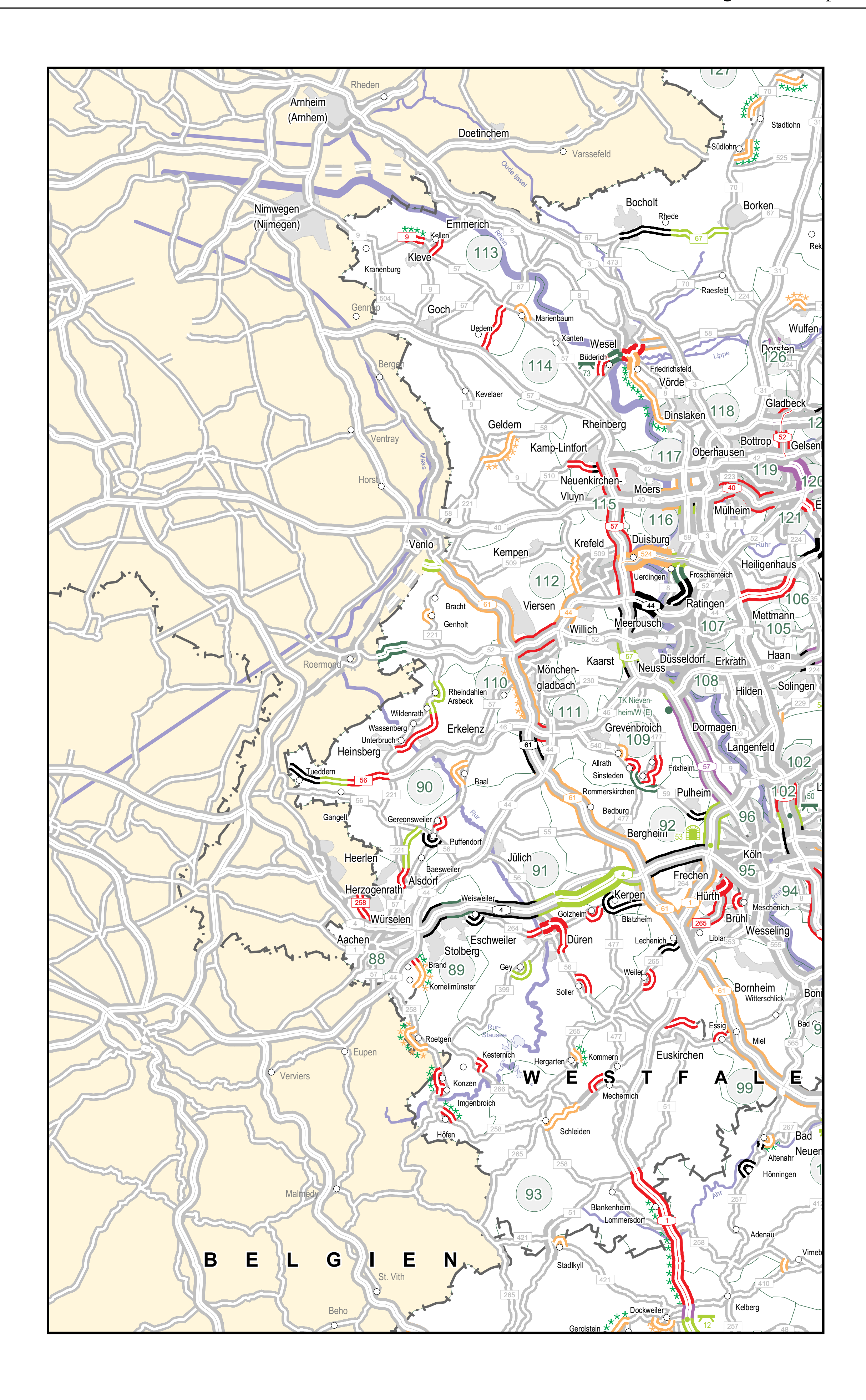

Norden
Wittmund
Jever
Schortens
Gross Ostiem
Moordorf
Aurich
Friedeburg
Riepe
Emden
Delfzijl
Groningen
Van Starkenborghkanaal
Eemskanaal
Filsum
Bunde
Leer
Zwischenahner Meer
Winschoten
Zuidlaren
Papenburg
Küstenkanal
E D E R -
Assen
Dörpen
Borger
Beilen
Odoorn
L A N D E
Emmen
Lastrup
Hoogeveen
Essen
Zuidwolde
Coevorden
Meppen
Bawinkel
Hardenberg
Ommen
Neuenhaus
Lohne
Lingen
Bersenbrück
Thuine
Freren
Merzen
Nordhorn
Ueffeln
Raalte
Wierden
Denekamp
Bramsche
Nijverdal
Almelo
Oldenzaal
Borne
Wallenhorst
Schüttorf
Rheine
Holten
Hengelo
Neuenkirchen
Ibbenbüren
Enschede
Gronau
Ochtrup
Wettringen
Emsdetten
Metelen
Saerbeck
Bad Iburg
Steinfurt
Heek
Greven
Ahaus
N O R D R H E I N -
Stadtlohn
Hagdorf
Coesfeld
Sassenberg
Südlohn
Münster
Telgte
Varssefeld
Darup
Nottuln
Warendorf
Bocholt
Borken
Lette
Westkirchen
Rhede
Reken
Ennigerloh
25
26
27
28
32
40
125
127
128
129
130
131

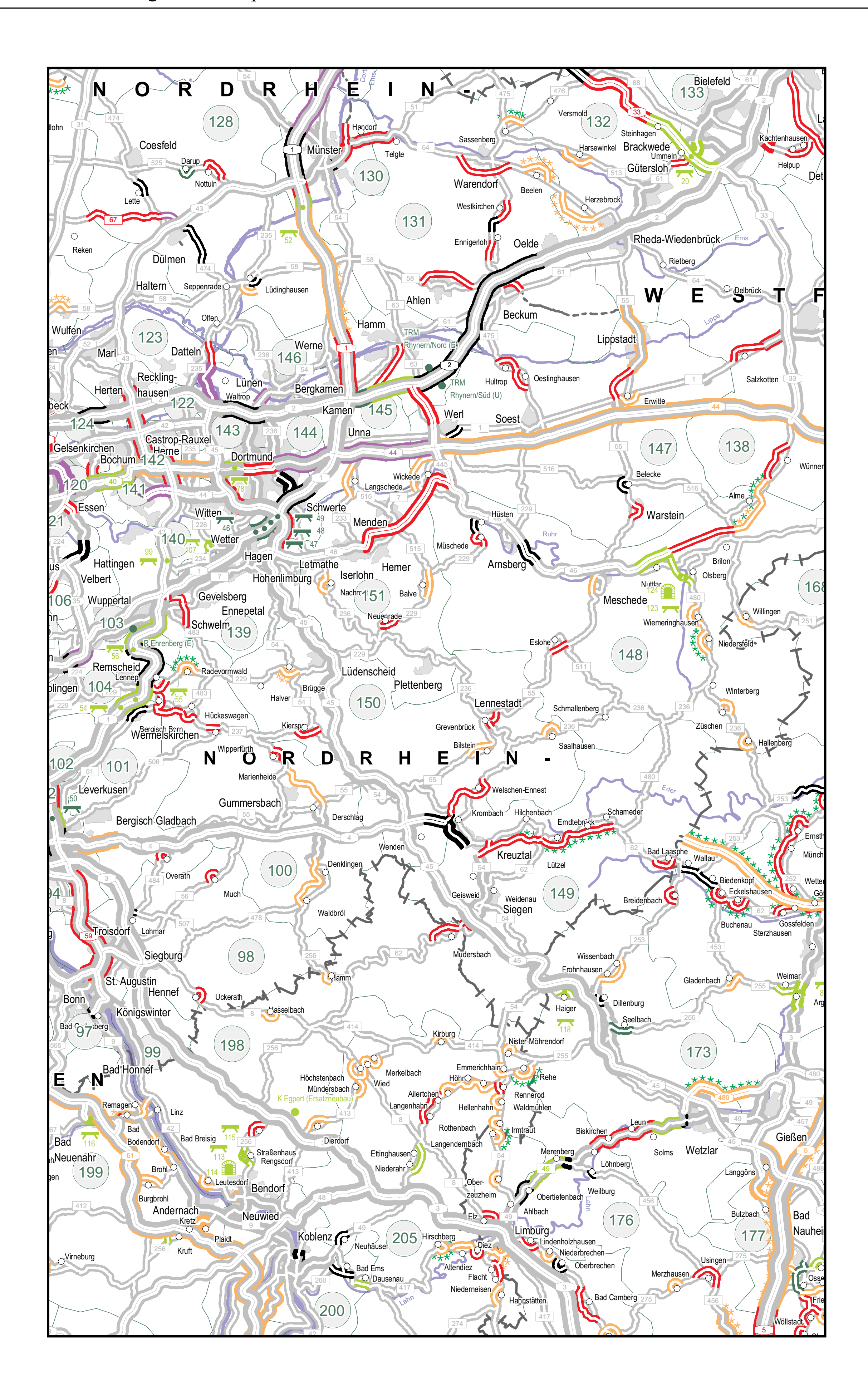

Wilhelmshaven
Bremerhaven
Nordenham
Wulsdorf
Esenshamm
Ellwürden
Beverstedt
Rodenkirchen
Brake
Mittelort
Loyerberg
B R E M E N
Osterholz-Scharmbeck
Farge
Huntebrueck
Ritterhude
Berne
Harmenhausen
Bookholzberg
Oldenburg
Strom
Utbremen
Bremen
Delmenhorst
Brinkum
Groß Mackenstedt
Himmelpforten
Stade
Wedel
Holm
Rissen
Horneburg
Bremervörde
Buxtehude
Zeven
Sittensen
Wistedt
Tostedt
N I E D
Scheeßel
Rotenburg
Verden
Walsrode
Bassum
Cloppenburg
Twistringen
Vechta
Barnstorf
Cornau
Sulingen
Rethem
Rohrsen
S A C H S
Erichshagen
Lemke
Schwarmstedt
Nienburg / Weser
Meinkingsburg
Eilvese
Badbergen
Diepholz
Barenburg
Landesbergen
Bersenbrück
Wagenfeld
Dümmer
Neustadt
Leese
Steinhuder Meer
TRM
Garbsen/N (U)
Rahden
Wunstorf
Hannover
Ostercappeln
Minden
Stadthagen
Bad Nenndorf
Göxe
Everloh
Belm
Osnabrück
Preuss. Oldendorf
Lübbecke
Hille
Bad Oeynhausen
Nienstädt
Nordgoltern
Ditterke
Wichtringhausen
Ronnenberg
Weetzen
Evestorf
Pattensen
Vehlen
Bückeburg
Bünde
Löhne
Eimbeckhausen
Steinkrug
Rinteln
Deckbergen
Hessisch Oldendorf
Springe
Gestorf
Bad Iburg
Steinbergen
Möllenbeck
Hachmühlen
Wülfingen
Herford
Exter
Langenholzhausen
Hameln
Coppenbrügge
Wehrbergen
Borgholzhausen
Bad Salzuflen
Hohenhausen
Marienau
Mehle
Bielefeld
Gr. Berkel
Aerzen
Reher
Elze
Versmold
Lemgo
Marienhagen
Eime
Steinhagen
Lage
Barntrup
Grohnde
Weenzen
Harsewinkel
Brackwede
Ummeln
Kachtenhausen
Halle
Fölziehausen
Gütersloh
Helpup
Detmold
Istrup
Herrentrup
Bad Meinberg
Eschershausen
Beelen
Herzebrock
Negenborn
Lobach
Belle
Oelde
Rheda-Wiedenbrück
Stahle
Bevern
Weser
Elbe
Oste
Wümme
Aller
Leine
Hamme
Hamme-Oste-Kanal
Mittelland-Kanal
Ems
Hase
Hunte

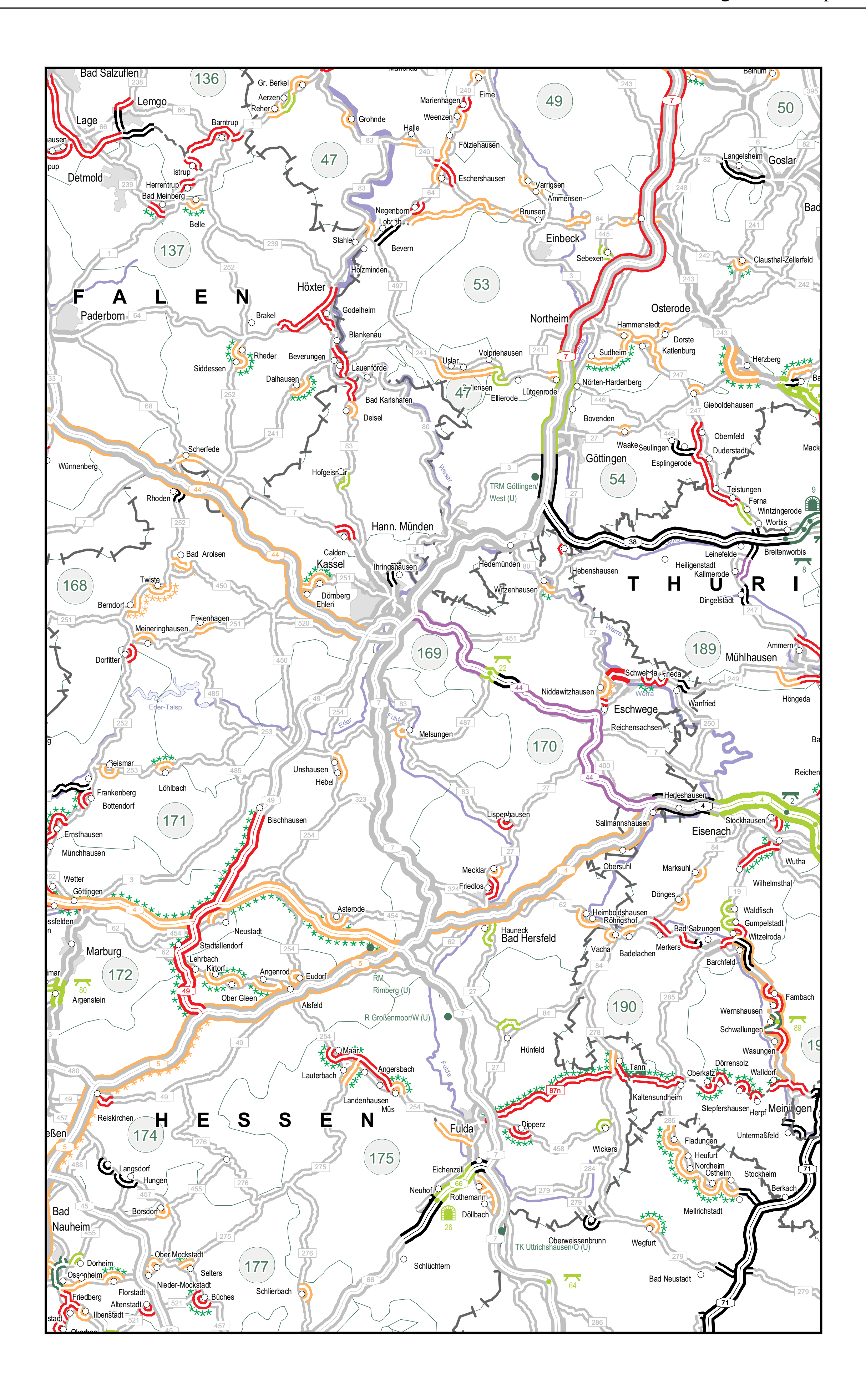

HAMBURG
NIEDER-
SACHSEN
SACHSEN-
Schwerin
Pampow
Warsow
Bandenitz
Hagenow
Ludwigslust
Dömitz
Schwarzenbek
Geesthacht
Lütau
Lauenburg
Moorburg
Neu Wulmsdorf
Elstorf
Rissen
Dibbersen
Buchholz
Tostedt
Winsen
Lüneburg
Garlstorf
Amelinghausen
Dahlenburg
Göhrde
Dannenberg
Schaafhausen
Jameln
Grabow
Lüchow
Kirchweyhe
Stöcken
Uelzen
Groß Liedern
Munster
Soltau
Bergen
Salzwedel
Arendsee
Eschede
Hankensbüttel
Wittingen
Gr. Hehlen
Celle
Ehlershausen
Schillerslage
Burgdorf
Hannover
Lehrte
Brome
Ehra
Gardelegen
Jaevenitz
Gifhorn
Jembke
Tappenbeck
Meinersen
Weyhausen
Rötgesbüttel
Wolfsburg
Vorsfelde
Danndorf
Velpke
Oebisfelde
Mieste
Miesterhorst
Meinholz
TRM Zweidorfer Holz/N (U)
Peine
Braunschweig
Watenbüttel
Dungelbeck
Westerfeld
Arnum
Koldingen
Gr. Lafferde
Rüningen
Wolfenbüttel
Helmstedt
Haldensleben
Bebertal
Himmelsthür
Heyersum
Hildesheim
Mahlerten
Burgstemmen
Elze
Bettmar
Einum
Salzgitter
Baddeckenstedt
Beinum
Lobmachtersen
Wittmar
Remlingen
Semmenstedt
Roklum
Schladen
Wanzleben
Oschersleben
Eime
Varrigsen
Ammensen
Brunsen
Einbeck
Langelsheim
Goslar
Bad Harzburg
Halberstadt
Athenstedt
Harsleben
Gröningen
Kroppenstedt
Egeln
Wernigerode
Schaalsee
Elbe
Ilmenau
Neetze
Aller
10
13
19
20
21
23
24
37
38
41
42
45
46
49
50
51
52
67
68


V O R P O M M E R N
B R A N D E N
C H S E N -
A N H A L T
B E R
Neubrandenburg
Raben Steinfeld
Crivitz
Goldberg
Waren
Penzlin
Küsow
Usadel
Plau
Parchim
Neustrelitz
Weisdin
Neustadt-Glewe
Meyenburg
Mirow
Fürstenberg
Wittstock
Babitz
Kuhbier
Pritzwalk
Kemnitz
Heiligengrabe
Groß Pankow
Retzin
Altlüdersdorf
Gransee
Zehdenick
Perleberg
Weisen
Wittenberge
Altruppin
Löwenberg
Neulöwenberg
Wulkow
Neuruppin
Herzberg
Grieben
Teschendorf
Dabergotz
Kerzlin
Wildberg
Metzelthin
Glöwen
Breddin
Stüdenitz
Zernitz
Bückwitz
Seehausen
Neustadt
Ganzer
Havelberg
Oranienburg
Rhinow
Groß Schwechten
Stendal
Rathenow
Bergerdietzow
Nauen
Wustermark
Nahrstedt
Tangermünde
Premnitz
Uchtspringe
Jaevenitz
Brandenburg
Groß Kreutz
Potsdam
Plaue
Genthin
Werder
Michendorf
Ludwigsfelde
Haldensleben
Wollin
Ragösen
Thyrow
Trebbin
Wolmirstedt
Burg
Kliestow
Wiesenhagen
Barleben
Belzig
Dahnsdorf
Königsborn
Treuenbrietzen
Luckenwalde
Magdeburg
Wahlitz
Dannigkow
Leitzkau
Gommern
Plötzky
Kloster Zinna
Schönebeck
Langenweddingen
Marzahna
Jüterbog
Hohenahlsdorf
Welsickendorf
Zerbst
Egeln
Schneidlingen
Wittenberg
Coswig
Griebo
Roßlau
Aken
Dessau
Mühlanger
Eutzsch
Elster
Hartmannsdorf
Horst
Mosigkau
Köthen
Oranienbaum
Jessen
Holzdorf

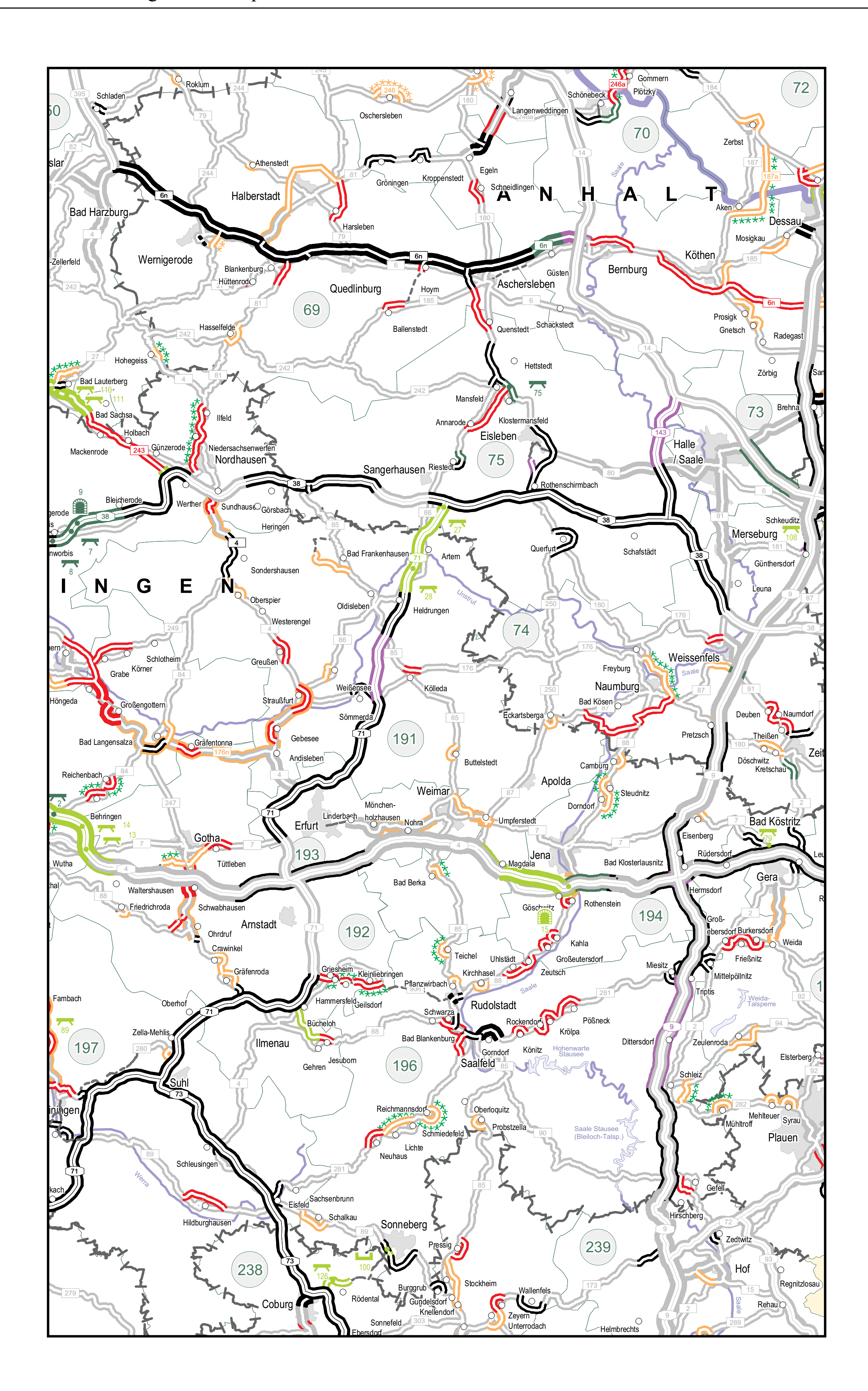

Stettin
(Szczecin)
Stargard
(Stargard Szczinski)
Schwedt / Oder
Eberswalde
Strausberg
Fürstenwalde
Frankfurt (Oder)
Eisenhüttenstadt
Luckenwalde
Guben
Gubin
Cottbus
Forst
P O L E N
B U R G
58
60
64
62
63
65
77
78
76
87
86
84
85
80
81
82
83

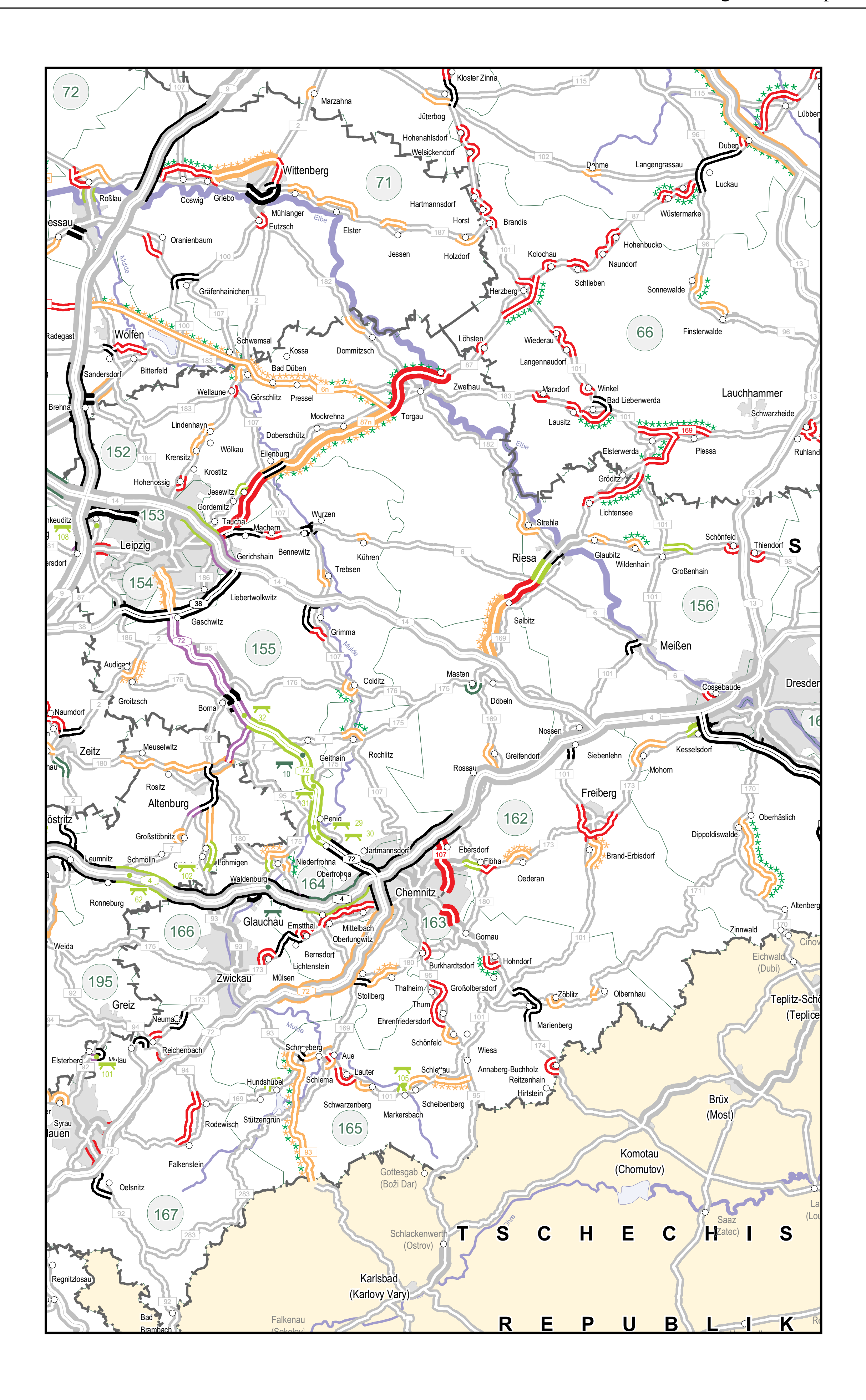

Arnheim
(Arnhem)
Doetinchem
Nimwegen
(Nijmegen)
Emmerich
Kleve
Goch
Bocholt
Borken
Wesel
Xanten
Dinslaken
Geldern
Rheinberg
Kamp-Lintfort
Neuenkirchen-
Vluyn
Moers
Oberhausen
Bottrop
Gladbeck
Mülheim
Duisburg
Krefeld
Kempen
Venlo
Viersen
Willich
Meerbusch
Ratingen
Heiligenhaus
Mettmann
Düsseldorf
Erkrath
Haan
Kaarst
Neuss
Mönchen-
gladbach
Hilden
Solingen
Erkelenz
Heinsberg
Grevenbroich
Dormagen
Langenfeld
Pulheim
Bergheim
Köln
Frechen
Hürth
Kerpen
Brühl
Wesseling
Jülich
Alsdorf
Heerlen
Herzogenrath
Würselen
Aachen
Eschweiler
Stolberg
Düren
Bornheim
Euskirchen
W E S T F A L E
B E L G I E N
113
114
117
118
119
115
116
112
106
107
105
108
110
111
109
102
96
90
92
95
91
94
88
89
99
93

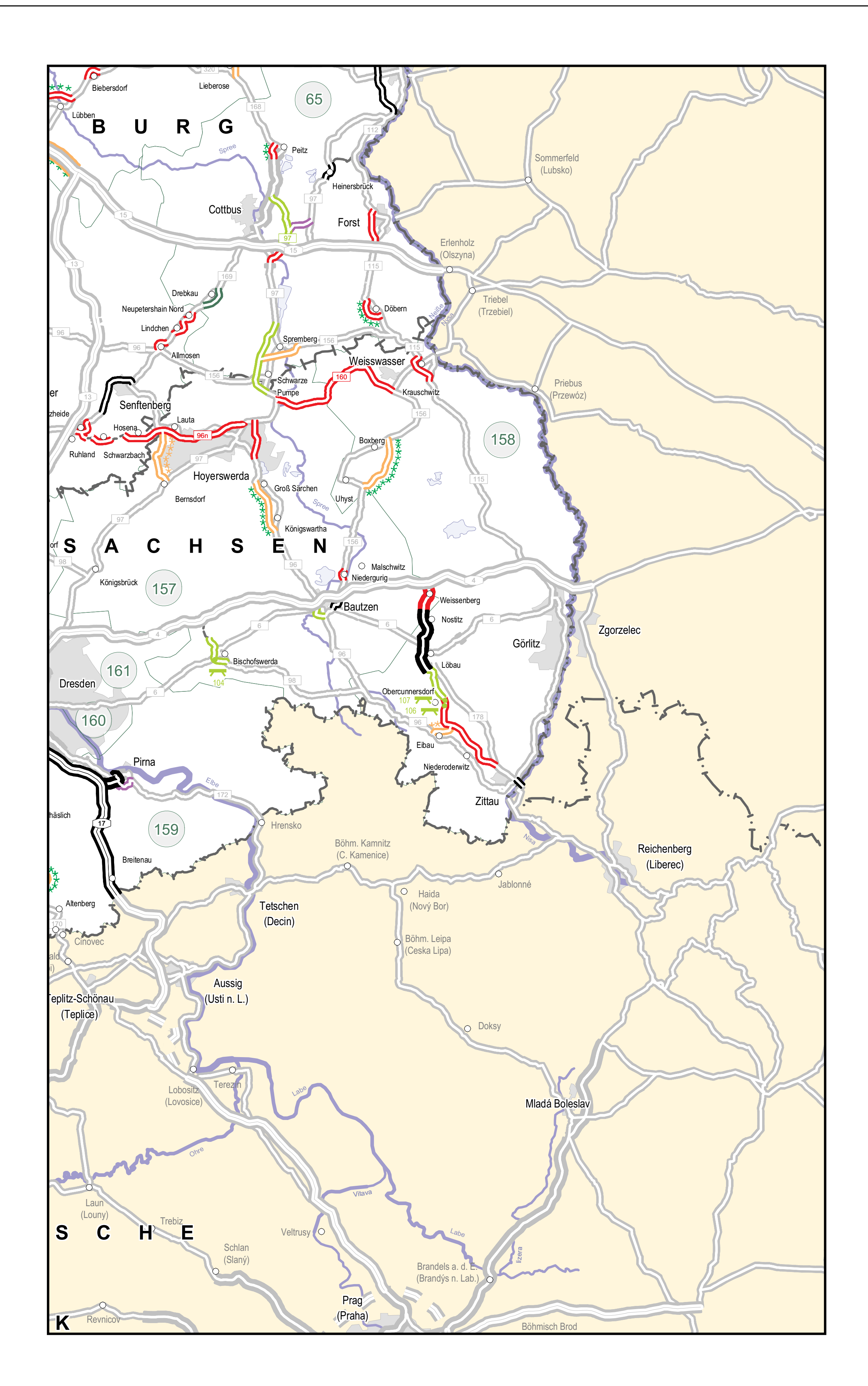

N O R D R H E I N - W E S T F
N O R D R H E I N -
Bielefeld
133
Versmold
132
Steinhagen
Harsewinkel
Brackwede
Ummeln
Gütersloh
Kachtenhausen
Helpup
Handorf
Münster
Telgte
Sassenberg
128
Coesfeld
Darup
Nottuln
Lette
130
131
Warendorf
Beelen
Herzebrock
Westkirchen
Ennigerloh
Oelde
Rheda-Wiedenbrück
Rietberg
Delbrück
Reken
Dülmen
Haltern
Seppenrade
Lüdinghausen
Ahlen
Beckum
Lippstadt
Salzkotten
Wulfen
123
Olfen
Hamm
TRM
Rhynern/Nord (E)
Marl
Datteln
Werne
146
Reckling-
hausen
Herten
Lünen
Waltrop
Bergkamen
TRM
Rhynern/Süd (U)
Hultrop
Oestinghausen
Erwitte
122
124
Kamen
145
Werl
Soest
143
144
Unna
Gelsenkirchen
Castrop-Rauxel
Herne
Bochum
142
Dortmund
147
138
120
141
Wickede
Langscheide
Belecke
Wünnen
Essen
Witten
Schwerte
Menden
Hüsten
Warstein
Alme
140
Wetter
Müschede
Ruhr
Hagen
Arnsberg
Brilon
Olsberg
Hattingen
Letmathe
Hemer
Velbert
Hohenlimburg
Iserlohn
Nachrodt
151
Balve
Nuttlar
Meschede
Willingen
Wuppertal
106
Gevelsberg
Ennepetal
Neuenrade
Wiemeringhausen
103
Schwelm
139
Eslohe
Niedersfeld
148
Remscheid
Lennep
Radevormwald
Lüdenscheid
Plettenberg
Winterberg
104
Brügge
Halver
150
Lennestadt
Schmallenberg
Hückeswagen
Kierspe
Grevenbrück
Züschen
Wermelskirchen
Bilstein
Saalhausen
Hallenberg
Wipperfürth
102
101
Marienheide
Leverkusen
Welschen-Ennest
Gummersbach
Derschlag
Krombach
Hilchenbach
Schameder
Eder
Bergisch Gladbach
Erndtebrück
Wenden
Bad Laasphe
Wallau
Kreuztal
Lützel
Denklingen
Biedenkopf
Eckelshausen
100
Overath
Much
Geisweid
Weidenau
149
Siegen
Breidenbach
Waldbröl
Buchenau
Sterzhausen
Gossfelden
Troisdorf
Lohmar
98
Mudersbach
Siegburg
Wissenbach
Frohnhausen
St. Augustin
Hennef
Hamm
Gladenbach
Weimar
Bonn
Uckerath
Hasselbach
Haiger
Dillenburg
Königswinter
Seelbach
Kirburg
97
99
198
Nister-Möhrendorf
173
Bad Honnef
Emmerichhain
Höhn
Rehe
Höchstenbach
Merkelbach
Mündersbach
Wied
Rennerod
K Egert (Ersatzneubau)
Ailertchen
Langenhahn
Hellenhahn
Waldmühlen
Remagen
Linz
Bad Breisig
Dierdorf
Rothenbach
Irmtraut
Biskirchen
Leun
Gießen
Bad
Bodendorf
Straßenhaus
Rengsdorf
Langendernbach
Solms
Wetzlar
Bad
Neuenahr
199
Ettinghausen
Merenberg
Löhnberg
Langgöns
Brohl
Niederahr
Leutesdorf
Bendorf
Ober-
zeuzheim
Obertiefenbach
Weilburg
Burgbrohl
Ahlbach
Butzbach
Andernach
Kretz
Neuwied
Elz
176
Bad
Nauheim
Plaidt
Limburg
177
Koblenz
205
Hirschberg
Lindenholzhausen
Niederbrechen
Virneburg
Kruft
Neuhäusel
Diez
Oberbrechen
Usingen
Bad Ems
Altendiez
Flacht
Dausenau
Niederneisen
Merzhausen
Lahn
200
Hahnstätten
Bad Camberg
Wöllstadt

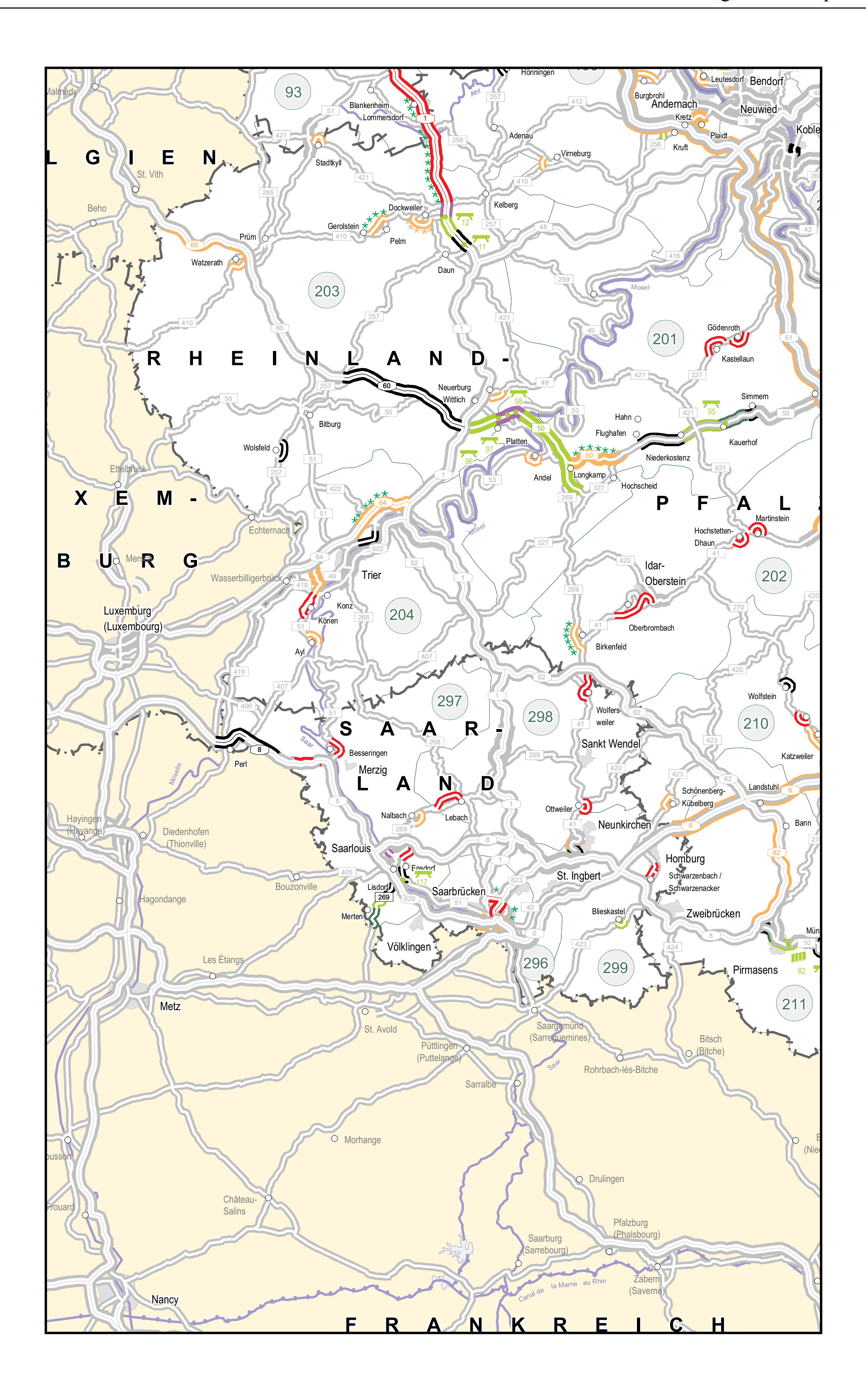


Bad Salzuflen
Lemgo
Lage
Detmold
Höxter
Paderborn
Northeim
Einbeck
Osterode
Goslar
Göttingen
Hann. Münden
Kassel
Mühlhausen
Eschwege
Eisenach
Bad Hersfeld
Marburg
Fulda
Meiningen
Bad Nauheim
HESSEN
THURI
FALEN

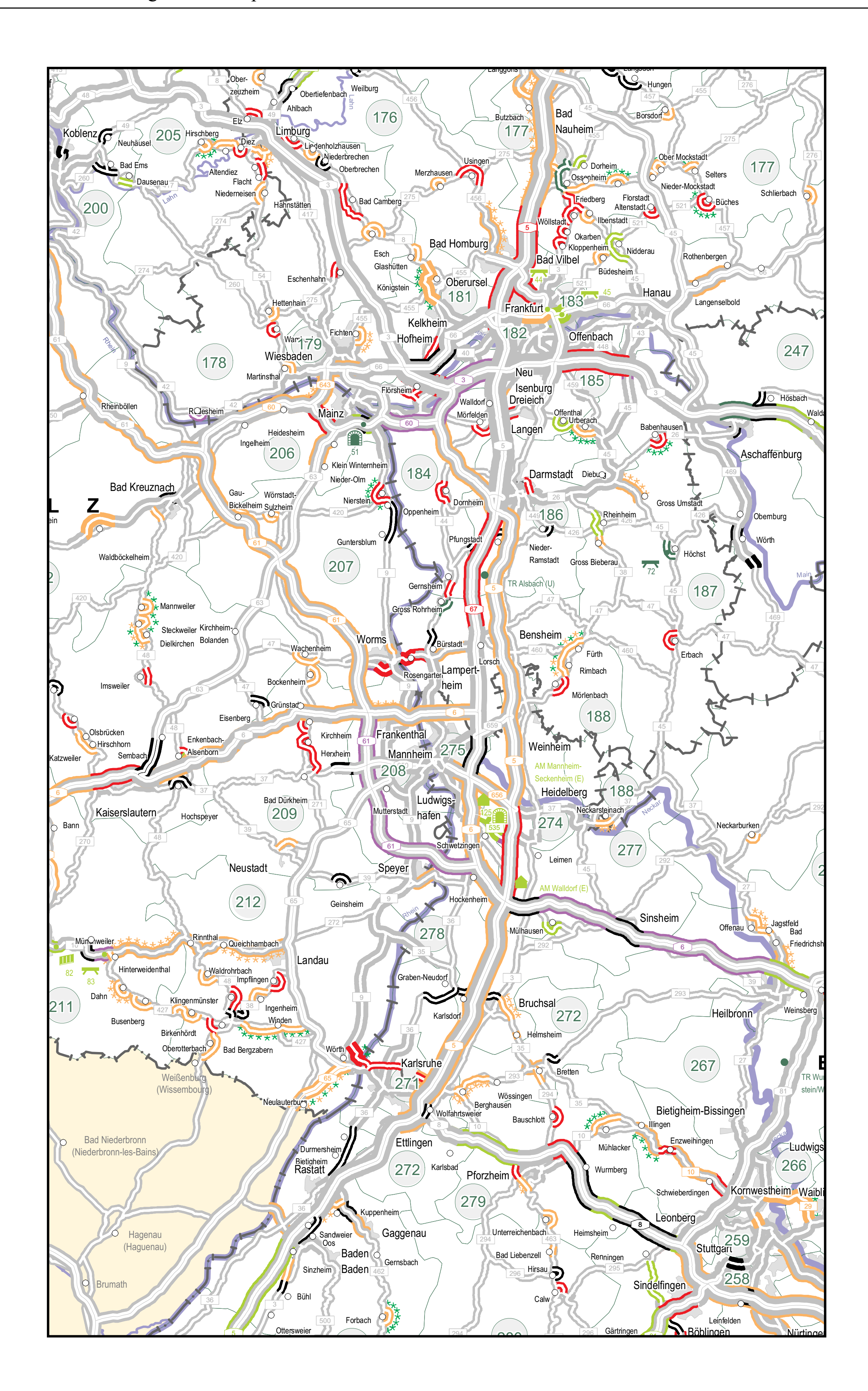

Roklum
Schladen
Oschersleben
Gommern
Plötzky
Schönebeck
Langenweddingen
Athenstedt
Halberstadt
Gröningen
Kroppenstedt
Egeln
Schneidlingen
A N H A L T
Zerbst
Aken
Dessau
Bad Harzburg
Harsleben
Wernigerode
Blankenburg
Hüttenrode
Quedlinburg
Hoym
Güsten
Aschersleben
Bernburg
Köthen
Mosigkau
Ballenstedt
Quenstedt
Schackstedt
Prosigk
Gnetsch
Radegast
Hasselfelde
Hohegeiss
Hettstedt
Zörbig
Bad Lauterberg
Mansfeld
Brehna
Bad Sachsa
Ilfeld
Annarode
Klostermansfeld
Holbach
Eisleben
Halle / Saale
Mackenrode
Günzerode
Niedersachswerfen
Nordhausen
Sangerhausen
Riestedt
Rothenschirmbach
Bleicherode
Werther
Sundhausen
Görsbach
Heringen
Schkeuditz
Merseburg
Bad Frankenhausen
Artern
Querfurt
Schafstädt
Günthersdorf
Leuna
Sondershausen
I N G E N
Oberspier
Westerengel
Oldisleben
Heldrungen
Unstrut
Weissenfels
Schlotheim
Körner
Grabe
Greußen
Freyburg
Naumburg
Höngeda
Großengottern
Straußfurt
Weißensee
Kölleda
Bad Kösen
Eckartsberga
Deuben
Naumdorf
Sömmerda
Gebesee
Pretzsch
Theißen
Bad Langensalza
Gräfentonna
Andisleben
Buttelstedt
Döschwitz
Kretschau
Zeitz
Camburg
Apolda
Reichenbach
Weimar
Steudnitz
Dorndorf
Behringen
Mönchen-holzhausen
Linderbach
Erfurt
Nohra
Umpferstedt
Bad Köstritz
Eisenberg
Gotha
Rüdersdorf
Jena
Wutha
Tüttleben
Magdala
Bad Klosterlausnitz
Gera
Waltershausen
Bad Berka
Hermsdorf
Friedrichroda
Schwabhausen
Göschwitz
Rothenstein
Arnstadt
Ohrdruf
Groß-ebersdorf
Burkersdorf
Weida
Crawinkel
Kahla
Teichel
Uhlstädt
Großeutersdorf
Frießnitz
Gräfenroda
Griesheim
Kleinliebringen
Kirchhasel
Zeutsch
Mittelpöllnitz
Miesitz
Pflanzwirbach
Triptis
Fambach
Oberhof
Hammersfeld
Seilsdorf
Rudolstadt
Weida-Talsperre
Schwarza
Pößneck
Zella-Mehlis
Bücheloh
Rockendorf
Krölpa
Ilmenau
Bad Blankenburg
Gorndorf
Könitz
Dittersdorf
Zeulenroda
Gehren
Jesuborn
Saalfeld
Hohenwarte Stausee
Elsterberg
Suhl
Schleiz
Reichmannsdorf
Oberloquitz
Mehlteuer
Syrau
Mühltroff
Schmiedefeld
Probstzella
Saale Stausee (Bleiloch-Talsp.)
Plauen
Lichte
Neuhaus
Schleusingen
Werra
Gefell
Sachsenbrunn
Eisfeld
Hirschberg
Hildburghausen
Schalkau
Sonneberg
Zedtwitz
Pressig
Hof
Regnitzlosau
Stockheim
Burggrub
Coburg
Rödental
Gundelsdorf
Wallenfels
Knellendorf
Rehau
Zeyern
Unterrodach
Sonnefeld
Ebersdorf
Helmbrechts
Saale

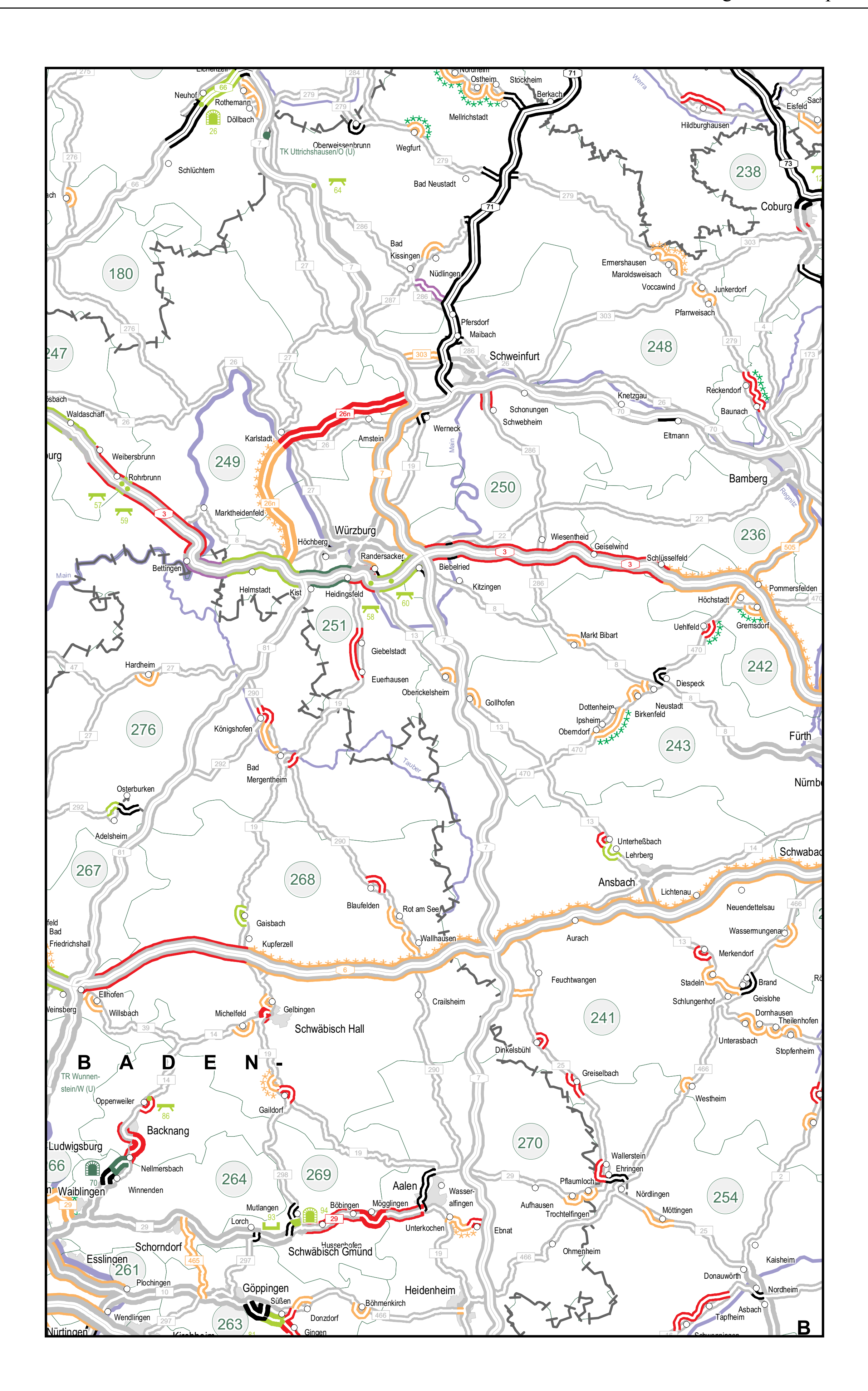

Wittenberg
Leipzig
Riesa
Meißen
Chemnitz
Zwickau
Glauchau
Freiberg
Altenburg
Zeitz
Torgau
Eilenburg
Wolfen
Bitterfeld
Lauchhammer
Dresden
Karlsbad
(Karlovy Vary)
Komotau
(Chomutov)
Brüx
(Most)
T S C H E C H I S
R E P U B L I K

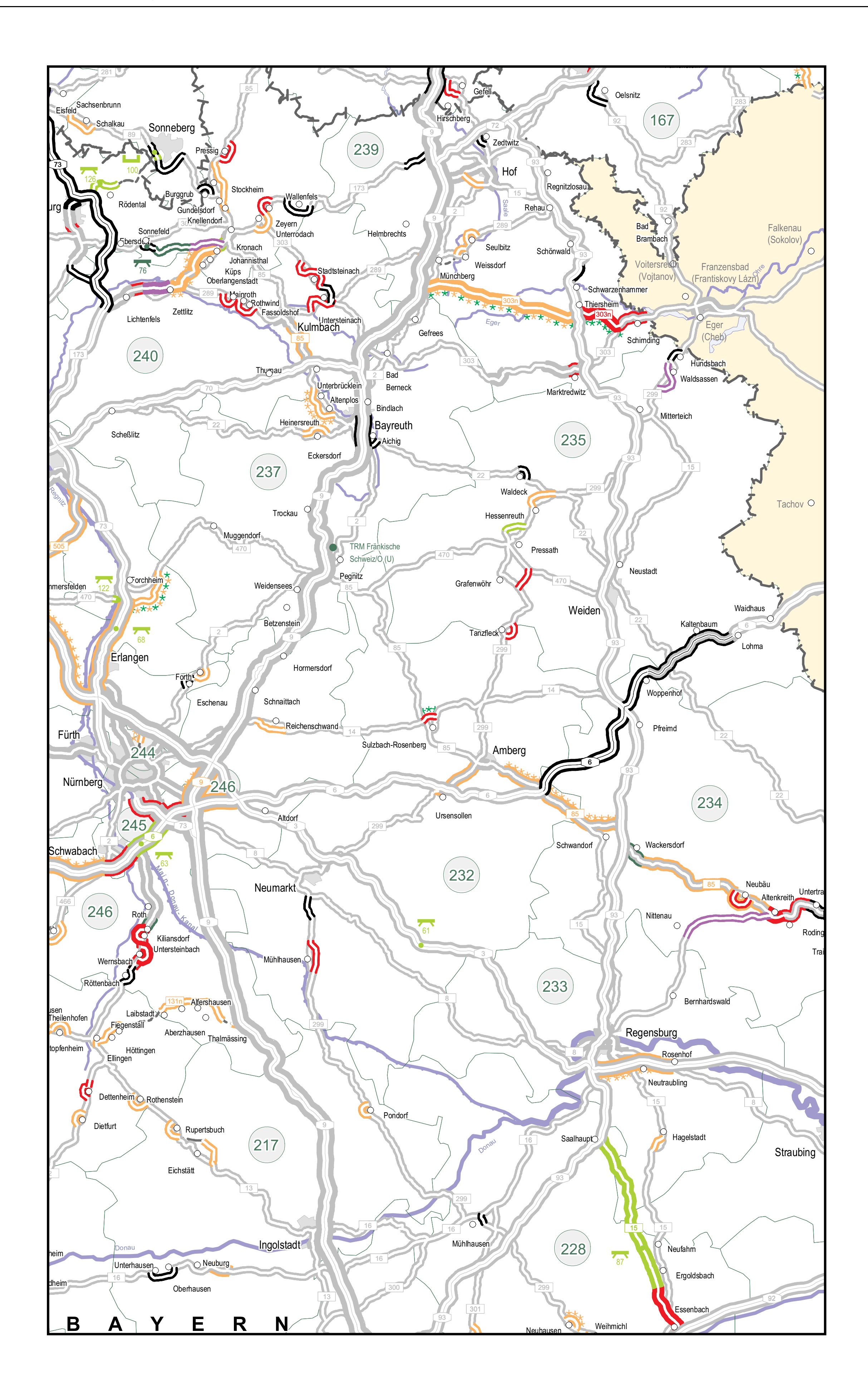

Biebersdorf
Lieberose
Lübben
B U R G
Peitz
Heinersbrück
Cottbus
Forst
Sommerfeld (Lubsko)
Erlenholz (Olszyna)
Triebel (Trzebiel)
Drebkau
Neupetershain Nord
Lindchen
Allmosen
Döbern
Spremberg
Weisswasser
Schwarze Pumpe
Krauschwitz
Priebus (Przewóz)
Senftenberg
Hosena
Lauta
Ruhland
Schwarzbach
Hoyerswerda
Boxberg
Groß Särchen
Uhyst
Bernsdorf
Königswartha
S A C H S E N
Malschwitz
Niedergurig
Königsbrück
Bautzen
Weissenberg
Nostitz
Zgorzelec
Görlitz
Löbau
Bischofswerda
Dresden
Obercunnersdorf
Eibau
Niederoderwitz
Pirna
Zittau
Hrensko
Böhm. Kamnitz (C. Kamenice)
Jablonné
Reichenberg (Liberec)
Breitenau
Haida (Nový Bor)
Altenberg
Tetschen (Decin)
Cinovec
Böhm. Leipa (Ceska Lipa)
Teplitz-Schönau (Teplice)
Aussig (Usti n. L.)
Doksy
Lobositz (Lovosice)
Terezin
Mladá Boleslav
Laun (Louny)
Trebiz
S C H E
Veltrusy
Schlan (Slaný)
Brandeis a. d. E. (Brandýs n. Lab.)
Prag (Praha)
K
Revnicov
Böhmisch Brod
65
158
157
161
160
159
Spree
Neiße
Nisa
Elbe
Labe
Ohre
Vltava
Jizera

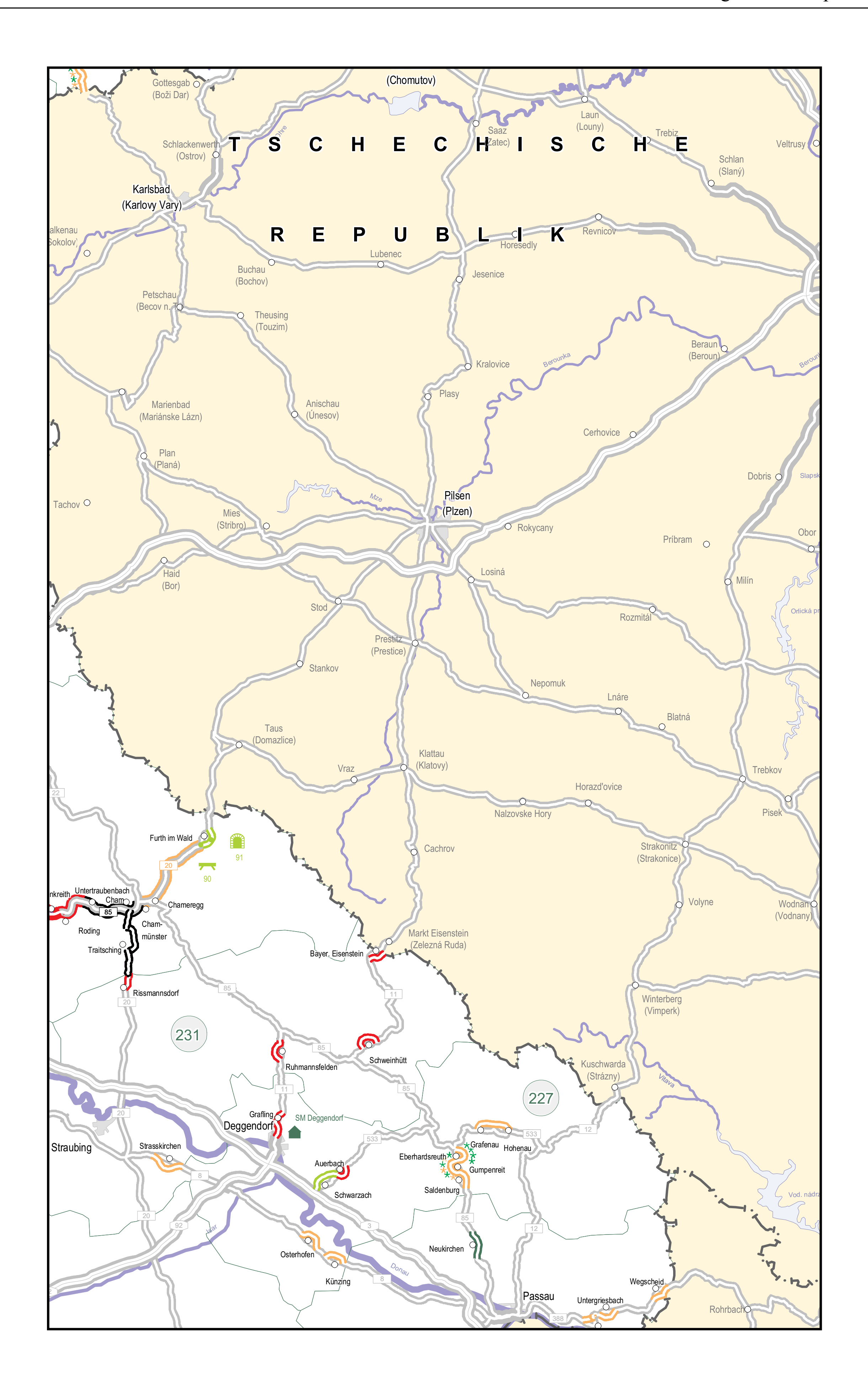


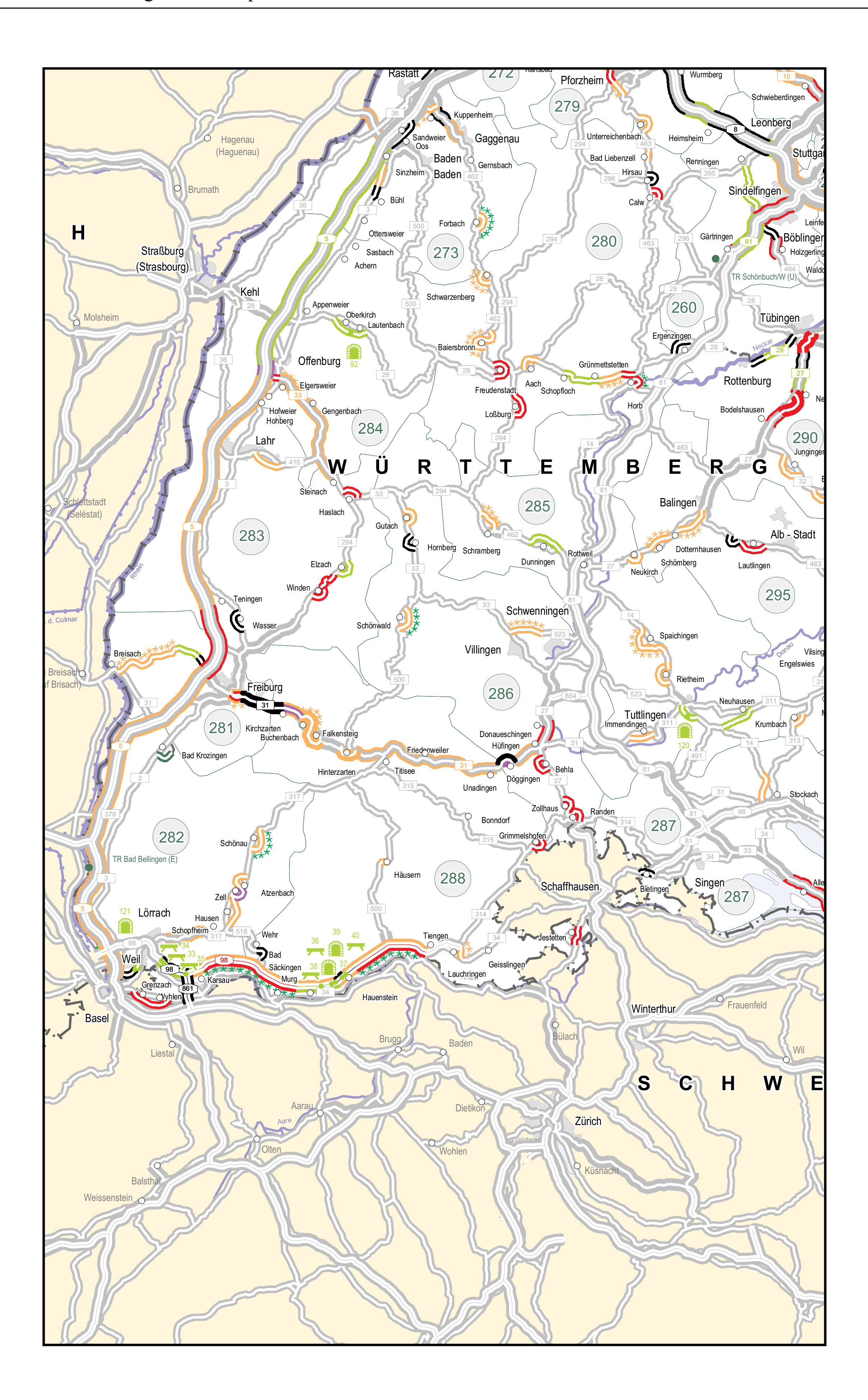
B E L G I E N
L U X E M - B U R G
R H E I N L A N D - P F A L Z
S A A R - L A N D
F R A N K R E I C H
Trier
Luxemburg (Luxembourg)
Saarbrücken
Metz
Nancy
Neuwied
Andernach
Bendorf
Idar-Oberstein
Sankt Wendel
Neunkirchen
St. Ingbert
Homburg
Zweibrücken
Pirmasens
Saarlouis
Merzig
Völklingen
Wittlich
Bitburg
Prüm
Daun
Gerolstein
Simmern
Kastellaun
Saargemünd (Sarreguemines)
Saarburg (Sarrebourg)
Zabern (Saverne)
Pfalzburg (Phalsbourg)
Bitsch (Bitche)
Diedenhofen (Thionville)
Château-Salins
Morhange
Sarralbe
Püttlingen (Puttelange)
St. Avold
Les Étangs
Hagondange
Bouzonville
Rohrbach-lès-Bitche
Drulingen
Echternach
Wasserbilligerbrück
Ettelbruck
St. Vith
Konz
Perl
Landstuhl
Kaiserslautern

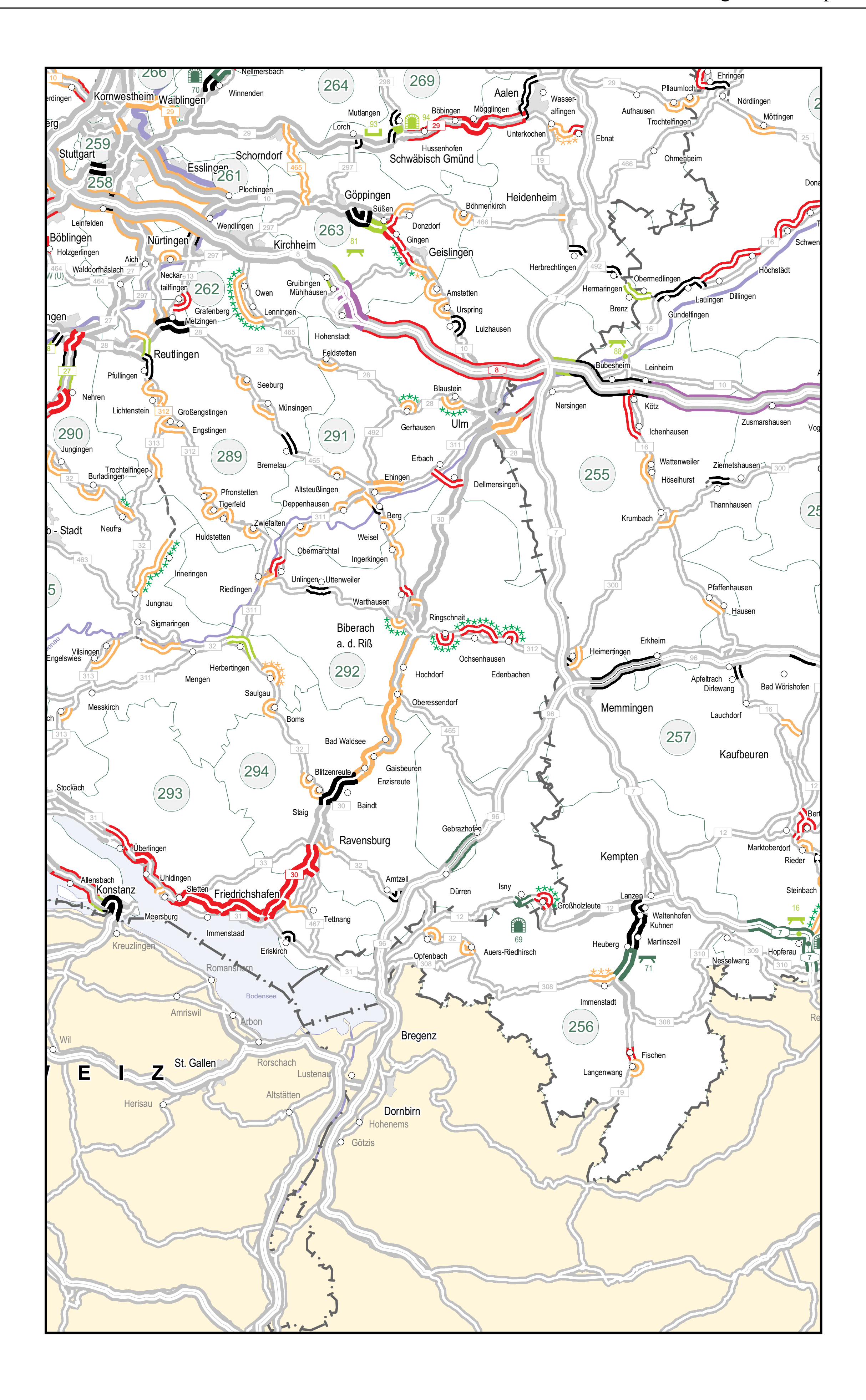


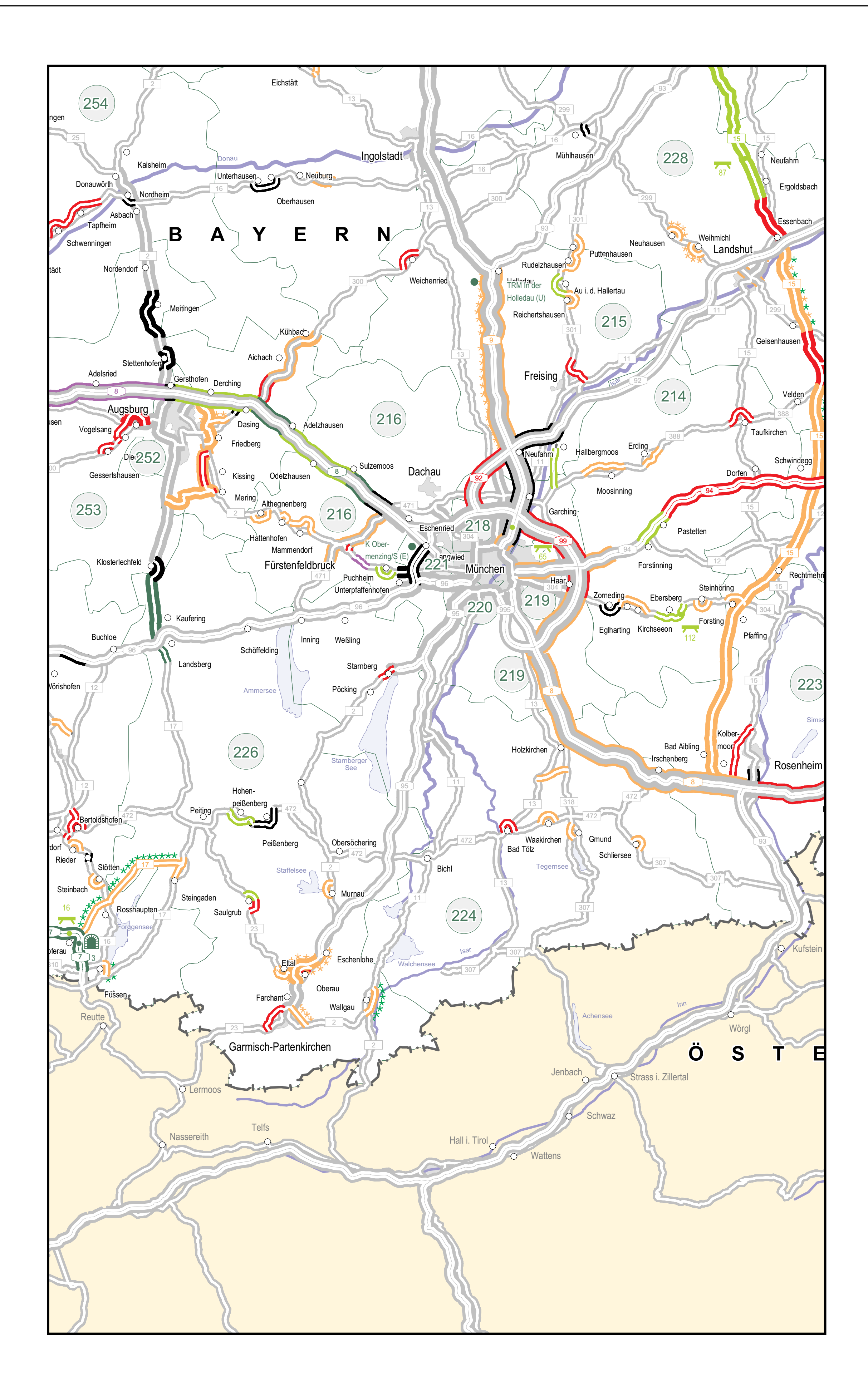

Würzburg
Schweinfurt
Bamberg
Coburg
Fürth
Ansbach
Schwäbisch Hall
Aalen
Schwäbisch Gmünd
Heidenheim
Göppingen
Backnang
Ludwigsburg
Waiblingen
Schorndorf
Esslingen
Nürtingen
B A D E N -
Bad Kissingen
Bad Neustadt
Karlstadt
Marktheidenfeld
Randersacker
Kitzingen
Bad Mergentheim
Crailsheim
Dinkelsbühl
Feuchtwangen
Nördlingen
Donauwörth
Rothenburg
Hildburghausen
180
247
249
250
251
248
238
236
242
243
276
267
268
241
270
264
269
261
263
254

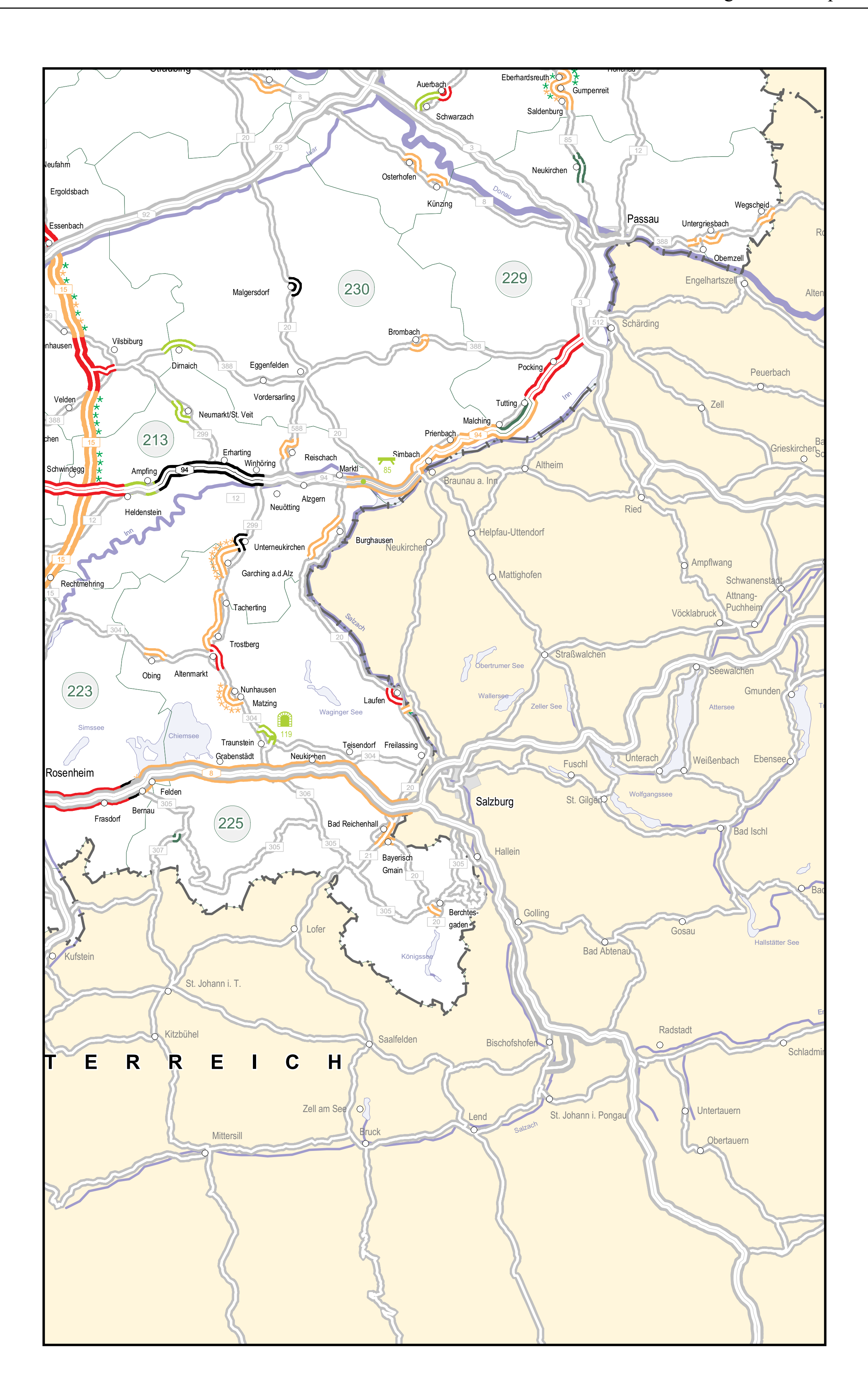

Sonneberg
Hof
Kulmbach
Bayreuth
Weiden
Erlangen
Fürth
Nürnberg
Schwabach
Amberg
Neumarkt
Regensburg
Straubing
Ingolstadt
Eichstätt
Eger (Cheb)
Franzensbad (Frantiskovy Lázn)
Falkenau (Sokolov)
Voitersreuth (Vojtanov)
Tachov
B A Y E R N


T S C H E C H I S C H E
R E P U B L I K
(Chomutov)
Gottesgab (Boži Dar)
Schlackenwerth (Ostrov)
Karlsbad (Karlovy Vary)
Saaz (Žatec)
Laun (Louny)
Trebiz
Veltrusy
Schlan (Slaný)
Revnicov
Horesedly
Lubenec
Buchau (Bochov)
Jesenice
Petschau (Becov n.)
Theusing (Touzim)
Beraun (Beroun)
Kralovice
Plasy
Marienbad (Mariánske Lázn)
Anischau (Únesov)
Cerhovice
Plan (Planá)
Dobris
Tachov
Pilsen (Plzen)
Mies (Stribro)
Rokycany
Pribram
Obor
Haid (Bor)
Losiná
Milín
Stod
Rozmitál
Prestitz (Prestice)
Stankov
Nepomuk
Lnáre
Blatná
Taus (Domazlice)
Klattau (Klatovy)
Vraz
Trebkov
Horazd'ovice
Nalzovske Hory
Pisek
Furth im Wald
Cachrov
Strakonitz (Strakonice)
Untertraubenbach
Cham
Chameregg
Roding
Cham-münster
Traitsching
Volyne
Wodnan (Vodnany)
Markt Eisenstein (Zelezná Ruda)
Bayer. Eisenstein
Rissmannsdorf
Winterberg (Vimperk)
231
Ruhmannsfelden
Schweinhütt
Kuschwarda (Strázny)
227
Grafling
Deggendorf
SM Deggendorf
Straubing
Strasskirchen
Grafenau
Hohenau
Eberhardsreuth
Gumpenreit
Auerbach
Schwarzach
Saldenburg
Osterhofen
Neukirchen
Künzing
Donau
Passau
Wegscheid
Untergriesbach
Rohrbach
Vltava


Rastatt
Pforzheim
Gaggenau
Baden Baden
Kehl
Straßburg (Strasbourg)
Offenburg
Lahr
Freiburg
Lörrach
Basel
Weil
Villingen
Schwenningen
Tuttlingen
Schaffhausen
Singen
Zürich
Winterthur
Tübingen
Rottenburg
Böblingen
Sindelfingen
Leonberg
Balingen
Alb - Stadt
W Ü R T T E M B E R G
S C H W E
Rhein
Donau
Neckar
273
279
280
260
284
283
285
281
286
290
295
282
288
287


Stuttgart
Kornwestheim
Waiblingen
Esslingen
Schorndorf
Böblingen
Nürtingen
Kirchheim
Göppingen
Schwäbisch Gmünd
Aalen
Heidenheim
Geislingen
Reutlingen
Ulm
Ehingen
Biberach
a. d. Riß
Memmingen
Kaufbeuren
Kempten
Ravensburg
Friedrichshafen
Konstanz
Bregenz
Dornbirn
St. Gallen
Bodensee
Überlingen
Meersburg
Tettnang
Isny
Immenstadt
Sigmaringen
Riedlingen
Münsingen
Bad Waldsee
Saulgau
Mengen
Messkirch
Stockach
Höchstädt
Dillingen
Lauingen
Gundelfingen
Krumbach
Nördlingen
Marktoberdorf
Fischen
255
256
257
258
259
261
262
263
264
266
269
289
290
291
292
293
294


B A Y E R N
Ö S T E
Eichstätt
Ingolstadt
Donau
Kaisheim
Donauwörth
Unterhausen
Neuburg
Nordheim
Oberhausen
Asbach
Tapfheim
Schwenningen
Nordendorf
Meitingen
Mühlhausen
Neuhausen
Weihmichl
Landshut
Neufahrn
Ergoldsbach
Essenbach
Puttenhausen
Rudelzhausen
Weichenried
TRM in der Holledau (U)
Au i. d. Hallertau
Reichertshausen
Kühbach
Aichach
Stettenhofen
Adelsried
Gersthofen
Derching
Augsburg
Freising
Geisenhausen
Velden
Taufkirchen
Schwindegg
Dorfen
Vogelsang
Dasing
Adelzhausen
Friedberg
Kissing
Odelzhausen
Sulzemoos
Dachau
Gessertshausen
Mering
Althegnenberg
Hallbergmoos
Erding
Moosinning
Garching
Eschenried
Neufahrn
Pastetten
Hattenhofen
Mammendorf
K Obermenzing/S (E)
Langwied
Fürstenfeldbruck
München
Forstinning
Klosterlechfeld
Puchheim
Unterpfaffenhofen
Haar
Zorneding
Ebersberg
Steinhöring
Rechtmehring
Forsting
Kaufering
Eglharting
Kirchseeon
Pfaffing
Buchloe
Inning
Weßling
Schöffelding
Landsberg
Starnberg
Ammersee
Pöcking
Holzkirchen
Bad Aibling
Kolbermoor
Irschenberg
Rosenheim
Starnberger See
Hohenpeißenberg
Peiting
Bertoldshofen
Rieder
Peißenberg
Obersöchering
Waakirchen
Bad Tölz
Gmund
Schliersee
Stötten
Steinbach
Staffelsee
Bichl
Tegernsee
Steingaden
Murnau
Rosshaupten
Saulgrub
Forggensee
Eschenlohe
Walchensee
Isar
Ettal
Kufstein
Füssen
Oberau
Farchant
Wallgau
Reutte
Achensee
Inn
Wörgl
Garmisch-Partenkirchen
Jenbach
Strass i. Zillertal
Lermoos
Schwaz
Telfs
Nassereith
Hall i. Tirol
Wattens
254
228
215
214
216
252
253
218
221
219
220
223
226
224



Passau
Salzburg
Rosenheim
Burghausen
Braunau a. Inn
Schärding
Bad Reichenhall
Traunstein
Berchtes-gaden
Hallein
Bad Ischl
Kufstein
Lofer
Kitzbühel
Saalfelden
Bischofshofen
Zell am See
Radstadt
Schladming
St. Johann i. Pongau
Mittersill
Chiemsee
Königssee
Wolfgangssee
Attersee
Hallstätter See
Donau
Inn
Salzach
Isar
213
223
225
229
230
T E R R E I C H

D Bundeswasserstraßen

D.1 Allgemeines

D.1.1 Gesetzliche Grundlagen

Nach Artikel 89 des Grundgesetzes ist der Bund Eigentümer der früheren Reichswasserstraßen, die er durch eigene Behörden (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes – WSV) verwaltet. Die Tätigkeit der Verwaltung richtet sich im einzelnen nach dem Bundeswasserstraßengesetz, dem Binnenschifffahrtsaufgabengesetz sowie dem Seeschifffahrtsaufgabengesetz. Grundlage für die fiskalische Verwaltung ist das Bundeswasserstraßenvermögensgesetz.

D.1.2 Netz der Bundeswasserstraßen

Die Wasserstraßen sind neben den Straßen, den Schienen und den Rohrleitungen Teil des bodengebundenen Verkehrswegenetzes der Bundesrepublik Deutschland. Obgleich sehr viel weitmaschiger als Schiene und Straße, ist das Wasserstraßennetz dennoch ein zusammenhängendes Netz, das die großen Seehäfen einerseits mit der Hohen See, andererseits mit dem Hinterland sowie die bedeutendsten Industriezentren miteinander verbindet. Neben den Seehäfen dienen die Binnenhäfen dem Umschlag von Gütern. Die Mehrzahl der Großstädte der Bundesrepublik besitzt einen direkten Wasserstraßenanschluss.

Das Netz der Bundeswasserstraßen in Deutschland umfasst circa 7 300 km Binnenwasserstraßen, von denen circa 75 Prozent der Strecke auf Flüsse und 25 Prozent auf Kanäle entfallen. Zu den Bundeswasserstraßen zählen auch circa 18 000 Quadratkilometer Seewasserstraßen. Zu den Anlagen an den Bundeswasserstraßen gehören u. a. 400 Schleusen und 320 Wehre, 2 Schiffshebewerke, zwei Talsperren und etwa 1 600 Brücken.

Zum Hauptnetz mit circa 5 100 Kilometern (Wasserstraßenklasse IV und höher) zählen die Magistralen Rhein (mit den Nebenflüssen Neckar, Main, Mosel und Saar), Donau, Weser und Elbe sowie die verbindenden Kanalsysteme bis zur Oder und zur Donau. Sie sind ein wesentlicher Bestandteil des „nassen“ Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) und sind dementsprechend leistungsfähig zu erhalten und zu gestalten. Vorhandene Engpässe sind im Netz zu beseitigen, um dessen wirtschaftliche Leistungsfähigkeit zu erhöhen. Über die 757 km langen Seeschifffahrtsstraßen sind Nord- und Ostsee erreichbar. Über die Donau, den Main-Donau-Kanal, den Main und den Rhein sind die Anrainerstaaten zwischen dem Schwarzen Meer und der Nordsee erreichbar. Die West-Ost-Magistrale bildet das Kanalnetz zwischen Rhein und Oder. Es gibt mehr als 100 moderne öffentliche See- und Binnenhäfen. 54 von 80 Großstadtregionen in Deutschland haben einen Wasserstraßenanschluss.

Die Bundeswasserstraßen haben neben der verkehrswirtschaftlichen Nutzung beachtenswerte Funktionen zur Wasserversorgung, Erhaltung der Vorflut für den Abfluss der Niederschläge und für Entwässerungszwecke, Abwendung von Hochwasser- und Eisgefährdung sowie zur preiswerten und sauberen Energiegewinnung in staugeregelten Abschnitten.

Die Flüsse sind die naturgegebenen Hauptadern für den Wasserabfluss. Aus Flüssen und Schifffahrtskanälen werden ständig große Wassermengen, vor allem für industrielle Zwecke entnommen. Aber auch die Landwirtschaft und die Trinkwassergewinnung stützen sich in beachtlichem Umfang auf das Wasserangebot der Bundeswasserstraßen.

Zur umweltfreundlichsten Form der Energiegewinnung zählt die Wasserkraftnutzung. Sie ist jedoch wirtschaftlich nur vertretbar, wenn ausreichende Fallhöhen und entsprechende Abflüsse zur Verfügung stehen. Laufwasser-Kraftwerke sind vielfach im Zusammenhang mit einer Stauregelung für den Schiffsverkehr errichtet worden. Zu den staugeregelten Bundeswasserstraßen mit Wasserkraftnutzung zählen Weser, Oberrhein, Neckar, Main, Mosel, Saar und Donau mit einer installierten Leistung von zur Zeit ca. 750 MW. Damit wird mit Wasserkraft etwa genauso viel Energie produziert, wie alle Transporte auf dem Wasser verbrauchen – einzigartig für einen Verkehrsträger.

Schließlich dienen die Bundeswasserstraßen in steigendem Maße der Erholung der Bevölkerung an und auf dem Wasser. Hier sind neben dem Wassersport mit Segel- und Motorbooten, dem Kanusport, dem Rudern, Surfen und Wasserskilaufen auch das Angeln, Wandern und Radwandern zu nennen. Die auf eine dreiviertel Million geschätzte Zahl von Sport- und Freizeitbooten spricht für sich. An besonders attraktiven Wasserstraßen hat sich ein intensiver Fremdenverkehr für Kurz- und Langzeiturlauber entwickelt. Die Fahrgastschifffahrt hat hieran einen großen Anteil. Die Zahl von mehr als 800 Fahrgastschiffen mit rund 200 000 Plätzen belegt den hohen Stellenwert dieses Schifffahrtszweiges und des dazugehörigen Fremdenverkehrs.

D.1.3 Verkehrsträger Binnenschifffahrt

Die Binnenschifffahrt ist für den nationalen und internationalen Güterverkehr ein volkswirtschaftlich unentbehrlicher Verkehrsträger. Die besonderen Eigenschaften wie

- hohe Verkehrssicherheit,
- geringer Energieverbrauch und hohe Umweltfreundlichkeit,
- weitgehende Nutzung natürlicher Verkehrswege,
- günstiges Verhältnis von Nutzlast zu Totlast,
- geringer Personalbedarf,
- großräumiges Transportvolumen,
- Kapazitätsreserven des Systems Binnenschifffahrt/ Wasserstraßen

machen die Binnenschifffahrt aus ökologischen, ökonomischen und Sicherheitsgesichtspunkten zu einem bevorzugten Beförderungsmittel insbesondere für Massengüter, übermäßig schwere und sperrige sowie gefährliche Güter.

Darüber hinaus gewinnen Container- und Ro-Ro-Verkehre zunehmend an Bedeutung. Mit Binnenschiffen können in der Bundesrepublik Deutschland die meisten Groß- und Hafenstädte und eine Vielzahl von Werken der Schwerindustrie sowie in den Nachbarstaaten wichtige Industrieregionen, Seehäfen und Großstädte angefahren werden.

D.1.4 Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Die dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zur Verwaltung der Bundeswasserstraßen nachgeordnete Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) gliedert sich in Mittelinstanz und Unterinstanz. Die Mittelinstanz besteht aus den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen (WSDn) Nord (Kiel), Nordwest (Aurich), Mitte (Hannover), West (Münster), Südwest (Mainz), Süd (Würzburg) und der WSD Ost mit dem Sitz in Magdeburg. Den sieben WSDn sind als Unterinstanz insgesamt 39 Wasser- und Schifffahrtsämter (WSÄ) und sechs Wasserstraßenneubauämter nachgeordnet. Zu den WSÄ gehören regional 143 Außenbezirke mit Betriebsstellen, wie z. B. Schleusen, Hebewerke sowie Bauhöfe. Weiterhin gehören folgende Oberbehörden/Anstalten zur WSV:

– Bundesanstalt für Wasserbau (BAW), Karlsruhe,
– Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG), Koblenz,
– Bundesanstalt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), Hamburg.

Die WSV erfüllt die ihr übertragenen Aufgaben teils mit eigenem Personal und im Regiebetrieb, teils mit Unternehmerhilfe. Größere Neu- und Ausbaumaßnahmen werden ausschließlich von Unternehmen durchgeführt, wobei jedoch Bauplanung und Bauüberwachung durch WSV-Personal erfolgen. Die Unterhaltungsaufgaben werden je nach wirtschaftlichen Gegebenheiten von Unternehmen oder im Regiebetrieb erledigt. Für den Betrieb der Anlagen steht ausschließlich WSV-Personal zur Verfügung.

D.1.5 Verkehrssystem Schiff/Wasserstraße

Kein anderer Verkehrsträger ist in der Lage, die gleiche Verkehrsleistung so umweltfreundlich zu erbringen wie das Verkehrssystem Binnenschifffahrt und Wasserstraße. Neben der umweltfreundlichen Transportfunktion haben die Bundeswasserstraßen – was für einen Verkehrsweg außergewöhnlich ist – noch weitere Funktionen. Sie dienen der Trink- und Brauchwasserversorgung, Bewässerung, Kraftwerksnutzung, Abwasserentsorgung, Hochwasserabfuhr, aber auch der Fischerei. Neben der ökologischen Biotopfunktion besitzen die Bundeswasserstraßen einen hohen Erholungs- und Freizeitwert für den Menschen. Mit einem zusammenhängenden Netz von Bundes- und Landeswasserstraßen, den vielen reizvollen Binnenseen und den Seewasserstraßen an Nord- und Ostsee ist Deutschland ein hochinteressantes Wassersportrevier mitten in Europa.

D.1.5 Umwelt

Das Netz der Wasserstraßen verknüpft verschiedene Landschaftsräume und Biotope miteinander. Sie bilden wichtige Lebensräume für die Tier- und Pflanzenwelt, darunter auch für seltene und unter Schutz stehende Arten.

Bei der Unterhaltung der Bundeswasserstraßen muss der Bund den Belangen des Naturhaushaltes Rechnung tragen, das Landschaftsbild berücksichtigen und die natürlichen Lebensgrundlagen bewahren.

D.1.6 Forschung

Auswirkungen des Klimawandels auf Wasserstraßen und Schifffahrt ist das zentrale Thema des Forschungsprogramms „KLIWAS“. Vernetzt mit zahlreichen anderen wissenschaftlichen Einrichtungen, kooperieren in dem Forschungsprogramm KLIWAS mehrere Behörden der BMVBS-Ressortforschung:

– Deutscher Wetterdienst (DWD), Offenbach,
– Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), Hamburg,
– Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG), Koblenz,
– Bundesanstalt für Wasserbau (BAW), Karlsruhe.

Die BfG koordiniert das auf fünf Jahre angelegte Forschungsprogramm.

D.2 Finanzierung der Bundeswasserstraßen

D.2.1 Bundeswasserstraßenhaushalt

Die Ausgaben für die Bundeswasserstraßen im Jahr 2009 umfassten die Bereiche

– Investitionen,
– Betrieb und Unterhaltung,
– Verwaltung

mit einem Gesamtvolumen von 2 120,6 Mio. Euro.

Die Gesamtausgaben für Investitionen (Infrastruktur, Lotswesen, Hochbau, Fahrzeuge, usw.) in die Bundeswasserstraßen betrugen 1 104,2 Mio. Euro. Die Investitionen in die verkehrliche Infrastruktur beliefen sich auf 838,1 Mio. Euro.

Zu den Schwerpunkten der Investitionen in die Bundeswasserstraßen gehören

– die Fortsetzung der begonnenen Aus- und Neubauvorhaben,
– Erhaltung der vorhandenen Wasserstraßen und ihrer Anlagen.

Die Investitionsschwerpunkte bei den 430 Mio. Euro umfassenden Investitionen des Konjunkturpakets I in die Bundeswasserstraßen sind

– mit 210 Mio. Euro die Verbesserung der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen,

– mit 170 Mio. Euro die Netzoptimierung und das Schleusenprogramm,

– mit 50 Mio. Euro die Verstärkung von Erhaltungsmaßnahmen.

Im Jahr 2009 wurden aus dem Konjunkturpaket I 240,9 Mio. Euro verausgabt.

Die insgesamt 350 Mio. Euro umfassenden Investitionsschwerpunkte des Konjunkturpakets II bei den Bundeswasserstraßen sind:

– die Beschleunigung laufender Maßnahmen (Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der Seehäfen),

– Netzoptimierung und Substanzerhaltung des Bundeswasserstraßennetzes,

– die Erhaltung und den Ausbau von Schleusen,

– die vorgezogene Realisierung neuer Maßnahmen,

– die Modernisierung der betrieblichen Infrastruktur der WSV.

Im Jahr 2009 wurden aus dem Konjunkturpaket II 33,7 Mio. Euro verausgabt.

D.2.2 Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung – Teil Wasserstraße

Im OP Verkehr EFRE Bund 2007 bis 2013 stehen für Bundeswasserstraßen stehen 140 Mio. Euro, davon 91 Mio. Euro aus dem EFRE zur Verfügung. Bis zum 31. Dezember 2009 wurden folgende EFRE-Mittel für Wasserstraßenprojekte bewilligt:

– 48,5 Mio. Euro Neubau Schiffshebewerk Niederfinow,

– 16,2 Mio. Euro Fahrrinnenanpassung Seewasserstraße nördlicher Peenestrom.

Mit der Erarbeitung eines Großprojektantrags an die EU-Kommission, der die übrigen für Wasserstraßenprojekte verfügbaren EFRE-Mittel des Programms vollständig binden soll, wurde in 2009 ebenfalls begonnen.

Den Großprojektantrag für den Neubau des Schiffshebewerks Niederfinow hat die EU-Kommission in 2009 genehmigt. Das Investitionsvolumen des Projekts Fahrrinnenanpassung Seewasserstraße nördlicher Peenestrom liegt unter dem Schwellenwert für EU-Großprojekte (50 Mio. Euro) und bedurfte daher keiner Genehmig durch die EU-Kommission.

D.2.3 Gemeinschaftszuschuss für Transeuropäische Netze – Teil Wasserstraße

Im Rahmen des MAP wurden für die Periode 2007 bis 2013 zwei Projekte bewilligt:

– Neubau der Eisenbahnbrücke im Zuge des Donauausbaus bei Deggendorf 7,01 Mio. Euro,

– Variantenuntersuchung zum Donauausbau Straubing–Vilshofen 16,5 Mio. Euro.

Darüber hinaus wurden im Rahmen des Jahresprogramms 2007 der Bau einer 2. Schleusenkammer in Fankel (Mosel) 4,91 Mio. Euro bewilligt.

D.3 Bundeswasserstraßenprojekte

Tabelle 46

Bundeswasserstraßenprojekte

		Ausgaben (Mio. €)	
		gesamt	**2009**
Seeschifffahrtsstraßen			
1.1	Neubau einer 5. Schleusenkammer des Nord-Ostsee-Kanals in Brunsbüttel	273	7
1.2	Anpassung der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals	130	5
2	Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe	248	7
3.1	Fahrrinnenanpassung der Unterweser	18	0
3.2	Fahrrinnenanpassung der Außenweser	28	3
Binnenschifffahrtsstraßen			
4	Dortmund-Ems-Kanal (Nordstrecke)	165	6
5.1	Mittellandkanal	2 050	31
5.2	Elbe-Seitenkanal	184	3
6	Mittelweser	162	20
7	Westdeutsches Kanalnetz	2 061	106
8	Rhein	974	55
9	Mosel	501	24
10	Neckar	750	26
11	Main-Donau-Wasserstraße	1 802	93
12	Mittel- und Oberelbe	77	7
13	Spree-Oder-Wasserstraße, Berliner Wasserstraßen (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17)	2 285	99
14	Havel-Oder-Wasserstraße	571	56

Karten Bundeswasserstraßen: Fachstelle für Geoinformationen Süd, Regensburg

Kartenlegende Bundeswasserstraßen:

Karten Bundeswasserstraßen: Fachstelle für Geoinformationen Süd, Regensburg

Kartenlegende Bundeswasserstraßen:



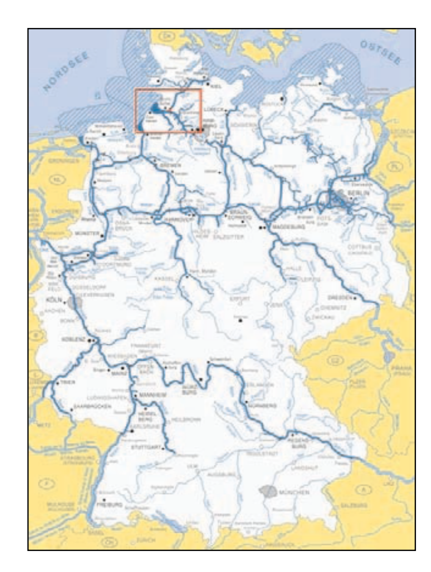
Abbildung 14

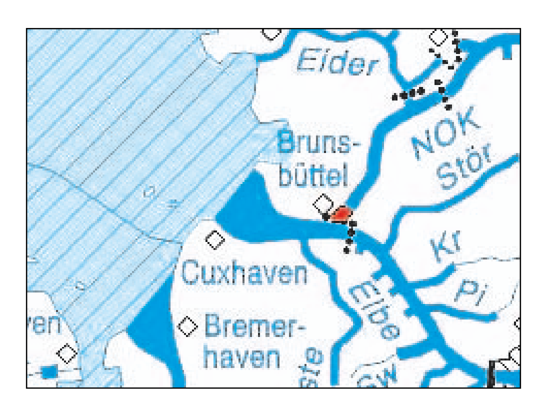
Karte der Bundeswasserstraßen



D.3.1 Seeschifffahrtsstraßen

D.3.1.1 Neubau einer 5. Schleusenkammer des Nord-Ostsee-Kanals in Brunsbüttel





Verkehrsfunktion:

– insbesondere für die Deutschen Nordseehäfen wichtige Handels- und Verkehrsverbindung in den Ostseeraum,

– der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) ist Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN),

– mit rund 43 000 Schiffspassagen im Jahr 2008 ist der NOK die meist befahrene künstliche Seeschifffahrtsstraße der Welt.

Ausbauziel/Projektstand:

– die instandsetzungsbedürftigen Große Schleusen in Brunsbüttel werden mit der Erweiterung um eine Kammer und der anschließenden Grundinstandsetzung der Schleusenanlage zukunftsfähig gemacht.

Termine/Planungsstand:

– Planfeststellungsbeschluss 2010; und Baubeginn vsl. 2011,

– Inbetriebnahme vsl. rund vier Jahre nach Baubeginn.

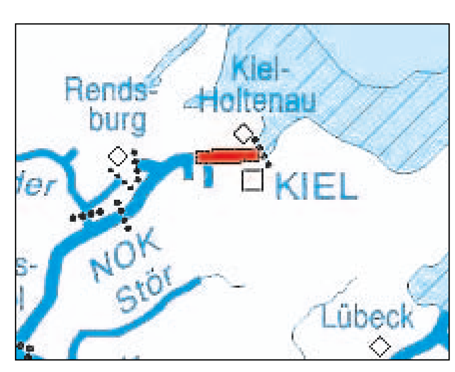
Laufende Aktivitäten 2009:

– Planfeststellungsverfahren.

Gesamtausgaben: davon	273 Mio. Euro,
– 2009:	7 Mio. Euro,
– nach 2009:	266 Mio. Euro.

D.3.1.2 Anpassung der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals





Verkehrsfunktion:

– insbesondere für die deutschen Nordseehäfen wichtige Handels- und Verkehrsverbindung in den Ostseeraum,
– der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) ist Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN),
– mit rund 43 000 Schiffspassagen im Jahr 2009 ist der NOK die meist befahrene künstliche Seeschifffahrtsstraße der Welt.

Ausbauziel/Projektstand:

– Befahrbarkeit des Kanals mit Schiffen bis L = 280 m, B = 32,5 m, T = 9,5 m,
– Verbesserung der Begegnungsmöglichkeiten im Ausbaubereich und damit Reduzierung der Passagezeit im Kanal.

Termine/Planungsstand:

– Planfeststellungsbeschluss und Baubeginn vsl. 2011,
– Inbetriebnahme vsl. rund vier Jahre nach Baubeginn.

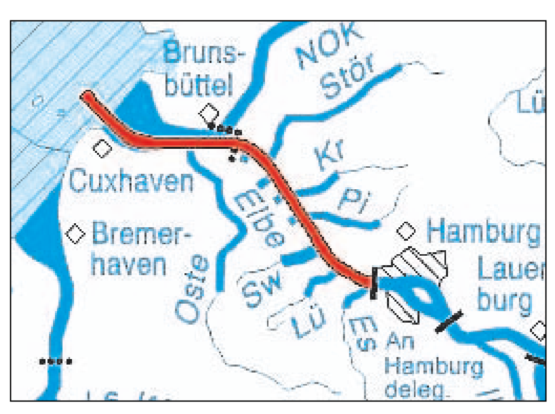
Laufende Aktivitäten 2009:

– Planfeststellungsverfahren.

Gesamtausgaben: davon	130 Mio. Euro,
– 2009:	5 Mio. Euro,
– nach 2009:	123 Mio. Euro.

D.3.1.3 Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe





Verkehrsfunktion:

– Seewärtige Zufahrt zum Hafen Hamburg.

Ausbauziel/Projektstand:

– tideunabhängiger Anlauf des Hamburger Hafens von Containerschiffen mit einem Tiefgang von bis zu 13,50 m,
– tideabhängiges Verlassen des Hamburger Hafens für Containerschiffe mit einem Tiefgang von bis zu 14,50 m; Verbesserung der Begegnungsmöglichkeiten.

Termine/Planungsstand:

– Planfeststellungsbeschluss vsl. 2011,
– Baubeginn im Anschluss,
– Verkehrsfreigabe vsl. Ende 2013.

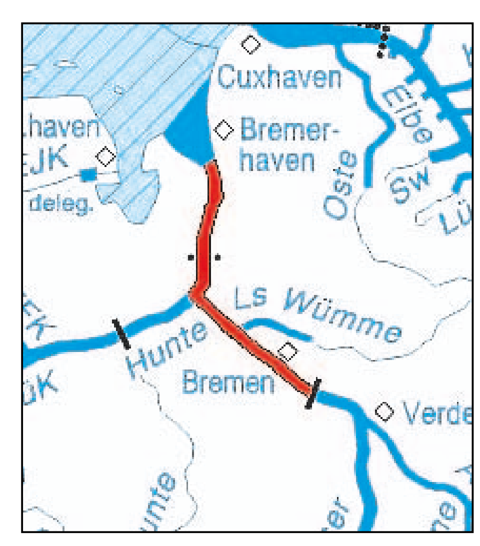
Laufende Aktivitäten 2009:

– Planfeststellungsverfahren.

Gesamtausgaben: davon	248 Mio. Euro,
– 2009:	7 Mio. Euro,
– nach 2009:	239 Mio. Euro.

D.3.1.4 Fahrrinnenanpassung Unterweser





Verkehrsfunktion:

– Leistungsfähiger Anschluss der niedersächsischen und bremischen Seehäfen an der Unterweser an die internationalen Seewege und Transportmärkte sowie an die spezifischen Schiffsgrößenentwicklungen.

Ausbauziel/Projektstand:

– Verkehr von Massengutschiffen (Getreide, Futtermittel, Stahl, Erz) mit max. tideabhängigem Abladetiefgang von
  – 12,80 m bis Brake,
  – 11,10 m bis Bremen.

Termine/Planungsstand:

– Planfeststellungsbeschluss vsl. 2011,
– Baubeginn im Anschluss,
– Verkehrsfreigabe vsl. 2012.

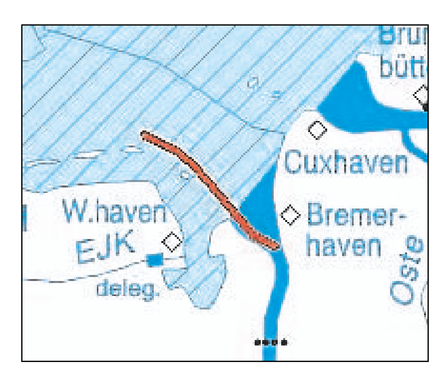
Laufende Aktivitäten 2009:

– Planfeststellungsverfahren.

Gesamtausgaben: davon	18 Mio. Euro,
– 2009:	0 Mio. Euro,
– nach 2009:	18 Mio. Euro.

D.3.1.5 Fahrrinnenanpassung Außenweser





Verkehrsfunktion:

– Leistungsfähiger Anschluss des Containerterminals in Bremerhaven an die internationalen Seewege und Transportmärkte sowie an die spezifischen Schiffsgrößenentwicklungen.

Ausbauziel/Projektstand:

– tideunabhängiger Anlauf in Bremerhaven von Containerschiffen mit einem Tiefgang von bis zu 13,50 m,
– tideabhängiges Verlassen von Bremerhaven für Containerschiffe mit einem Tiefgang von bis zu 14,50 m.

Termine/Planungsstand:

– Planfeststellungsbeschluss vsl. Ende 2010,
– Baubeginn vsl. 2011,
– Verkehrsfreigabe vsl. Ende 2011.

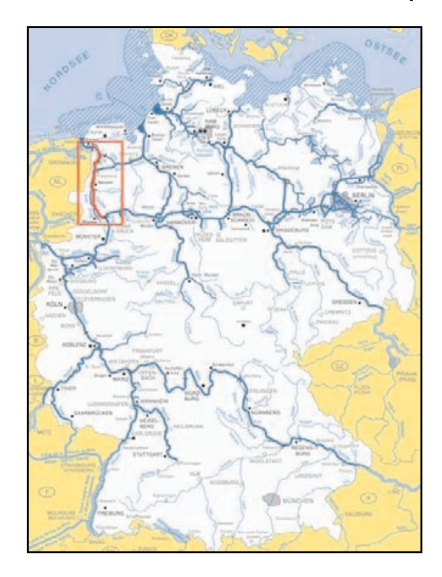
Laufende Aktivitäten 2009:

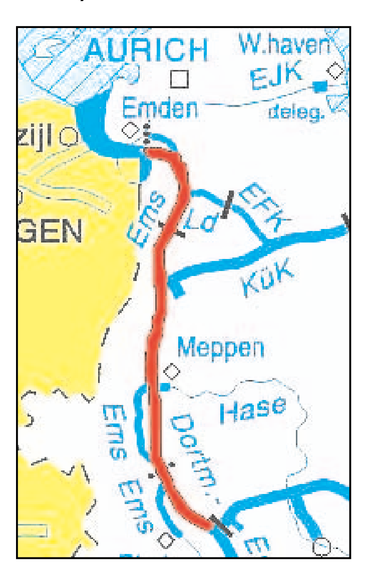
– Planfeststellungsverfahren.

Gesamtausgaben: davon	28 Mio. Euro,
– 2009:	3 Mio. Euro,
– nach 2009:	23 Mio. Euro.

D.3.2 Binnenschifffahrtsstraßen

D.3.2.1 Dortmund-Ems-Kanal (Nordstrecke)





Verkehrsfunktion:

– Der Dortmund-Ems-Kanal (DEK) verbindet den Seehafen Emden mit dem Mittellandkanal und im weiteren Verlauf über die Westdeutschen Kanäle auch mit dem Ruhrgebiet und dem Rhein. Große regionale Bedeutung hat zudem die Verbindung zum Küstenkanal (KüK) erhalten.

Ausbauziel/Projektstand:

– Geplanter Verkehr mit Güterschiffen (110 m bzw. 135 m Länge, 11,40 m Breite) sowie Schubverbänden (185 m Länge, 11,4 m Breite) mit 2,7 m Abladetiefe, 2-lagiger Containerverkehr,

– Die DEK-Nordstrecke ist für Europaschiffe und Verbände mit 95 m Länge mit 2,70 m Abladung zugelassen.

Termine/Planungsstand:

– Neubau der 5 Schleusen Bevergern, Rodde, Venhaus, Hesselte, Gleesen sowie Strecken- und Brückenanpassungen,

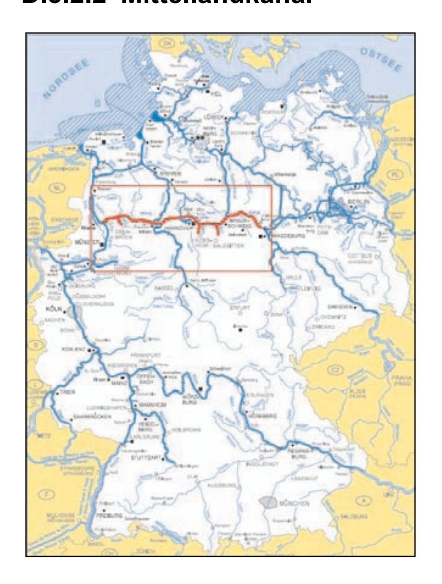
– Brückenhebungen bis 2025.

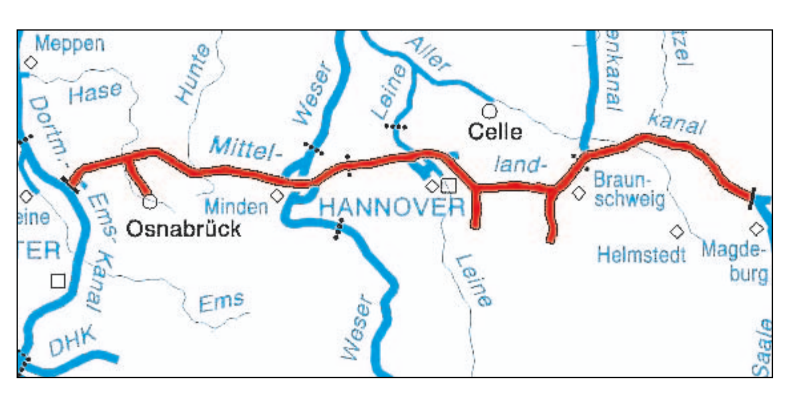
Laufende Aktivitäten 2009:

– Planungen

Gesamtausgaben: davon	165 Mio. Euro,
– 2009:	6 Mio. Euro,
– nach 2009:	158 Mio. Euro.

D.3.2.2 Mittellandkanal





Verkehrsfunktion:

– Der Mittellandkanal ist die bedeutendste West-Ost-Verbindung. Er verbindet die Wirtschaftsräume im Ruhrgebiet mit denen um Hannover und Braunschweig. Durch das Wasserstraßenkreuz in Magdeburg wurde 2003 ein vom Wasserstand der Elbe unabhängiger Anschluss an die Berliner und osteuropäischen Wasserstraßen geschaffen.

Ausbauziel/Projektstand:

– Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge/11,4 m Breite) und Schubverbänden (SV, 185 m Länge, 11,4 m Breite) mit 2,8 m Abladetiefe; 2-lagiger Containerverkehr,

– Die MLK-Strecke von Westen bis Sülfeld ist bereits fertiggestellt. In der Strecke Sülfeld–Magdeburg ist das Güterschiff mit 110 m Länge unter Restriktionen (Abladetiefe, Begegnung) einsetzbar. Die Stichkanäle sind z. T. im Bau oder in Planung.

Termine/Planungsstand:

– MLK: Güterschiffe (135 m Länge, 11,4 m Breite) und SV mit 2,8 m Abladetiefe bis 2012,

– Stichkanäle: Güterschiffe (135 m Länge, 11,4 m Breite) und SV mit 2,8 m Abladetiefe nach 2015.

Laufende Aktivitäten 2009:

– Streckenausbau Sülfeld bis Magdeburg,

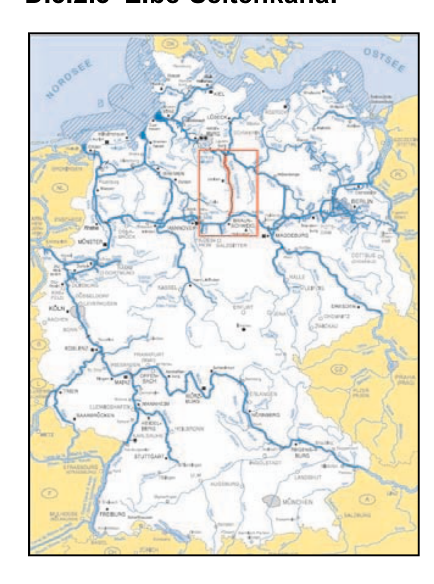
– Ersatzneubau Schleuse Bolzum am Stichkanal Hildesheim

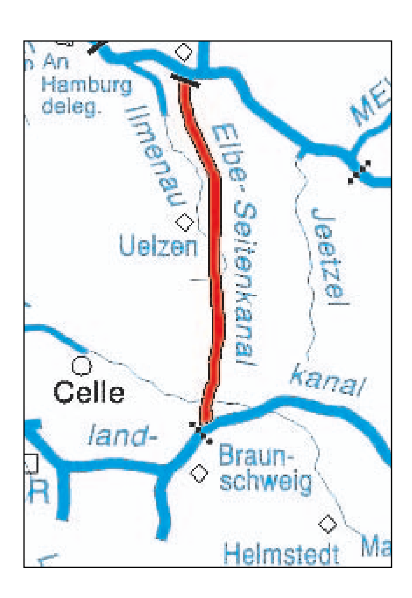
Gesamtausgaben: 2 050 Mio. Euro,
davon

– 2009: 31 Mio. Euro,

– nach 2009: 561 Mio. Euro.

D.3.2.3 Elbe-Seitenkanal





Verkehrsfunktion:

– Der Elbe-Seitenkanal (ESK) verbindet den Seehafen Hamburg mit dem Mittellandkanal und dem nordwestdeutschen Binnenwasserstraßennetz. Bei geringer Wasserführung der Elbe ist er außerdem in Verbindung mit dem Mittellandkanal Ersatzfahrtroute für die Relation Hamburg–Magdeburg.

Ausbauziel/Projektstand:

– Verkehr mit Güterschiffen (100 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (SV, 185 m Länge/11,4 m Breite) mit 2,8 m Abladetiefe; 2-lagiger Containerverkehr.

Termine/Planungsstand:

– Grundinstandsetzung des Schiffshebewerks in Lüneburg 2008 bis 2013.

Laufende Aktivitäten 2009:

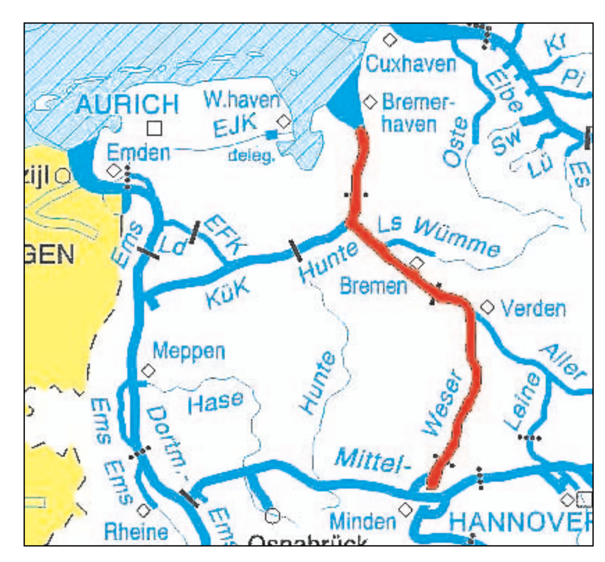
– Vorarbeiten für die Grundinstandsetzung des Schiffshebewerks in Lüneburg,

– Voruntersuchungen für den Bau eines 2. Abstiegsbauwerks in Lüneburg.

Gesamtausgaben:	184 Mio. Euro,
davon	
– 2009:	3 Mio. Euro,
– nach 2009:	55 Mio. Euro.

D.3.2.4 Mittelweser





Verkehrsfunktion:

– Die Mittelweser verbindet die Seehäfen an der Unterweser wie Bremen und Bremerhaven mit dem Mittellandkanal, über den sowohl die westdeutschen Ballungsräume wie auch die ostdeutschen Zentren in Magdeburg und Berlin angebunden sind.

Ausbauziel/Projektstand:

– Verkehr mit Güterschiffen (110 m Länge, 11,4 m Breite) mit 2,5 m Abladetiefe, langfristiges Ziel Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge, 11,4 m Breite); 2-lagiger Containerverkehr.

Termine/Planungsstand:

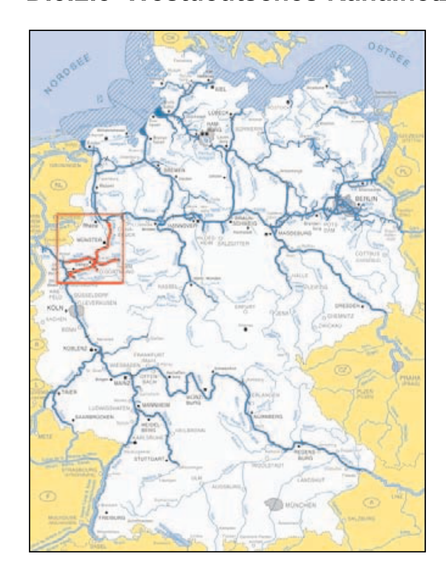
– Güterschiffe (85 m Länge, 9,5 m Breite) mit 2,5 m Abladetiefe ab 2009,
– Güterschiffe (110 m Länge, 11,40 m Breite) mit 2,5 m Abladetiefe ab 2012,
– Inbetriebnahme Schleuse Dörverden bis 2011,
– Inbetriebnahme Schleuse Minden bis 2012,
– Güterschiffe (135 m Länge, 11,40 m Breite) mit 2,5 m Abladetiefe nach 2012.

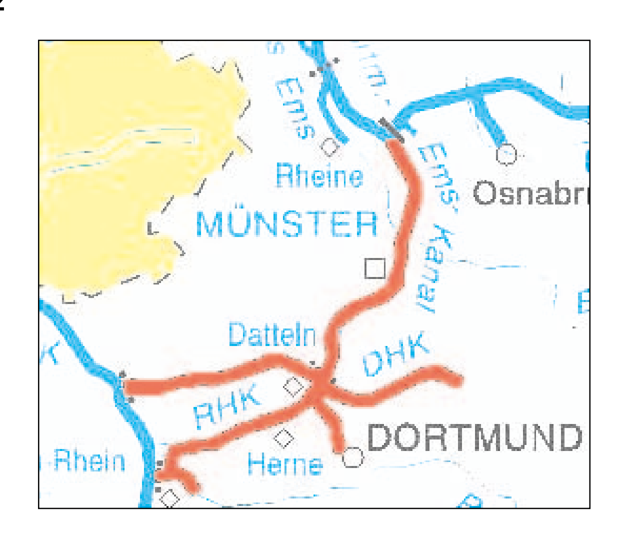
Laufende Aktivitäten 2009:

– Baggerungen zur Vertiefung der Fahrrinne,
– Bau Schleuse Dörverden,
– Planfeststellungsverfahren Schleuse Minden.

Gesamtausgaben: davon	162 Mio. Euro,
– 2009:	20 Mio. Euro,
– nach 2009:	117 Mio. Euro.

D.3.2.5 Westdeutsches Kanalnetz





Verkehrsfunktion:

– Die westdeutschen Kanäle verbinden den Rhein und die Häfen im Ruhrgebiet mit den Nordseehäfen sowie über den Mittellandkanal mit den Ostseehäfen und dem osteuropäischen Wasserstraßennetz.

Ausbauziel/Projektstand:

– Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (SV, 185 m Länge, 11,4 m Breite) mit 2,8 m Abladetiefe; 2-lagiger Containerverkehr. Der Schwerpunkt des Ausbaues im westdeutschen Kanalnetz liegt zur Zeit in der Südstrecke des Dortmund-Ems-Kanals von Dortmund bis zum Abzweig in den Mittellandkanal.

Termine/Planungsstand:

– Güterschiffe (110 m Länge, 11,4 m Breite) mit 2,5 m Abladetiefe ab 2007,

– Güterschiffe (135 m Länge, 11,4 m Breite) und SV mit 2,8 m Abladetiefe ab 2015,

– Erstellung einer Haushaltsunterlage für den Bau einer zweiten Schleusenkammer Wanne-Eickel ab 2009,

– Planung der Anpassung des DHK für das 2,8 m abgeladene Europaschiff.

Laufende Aktivitäten 2009:

– DEK-Süd: Streckenausbaumaßnahmen inkl. Brückenanpassungen,

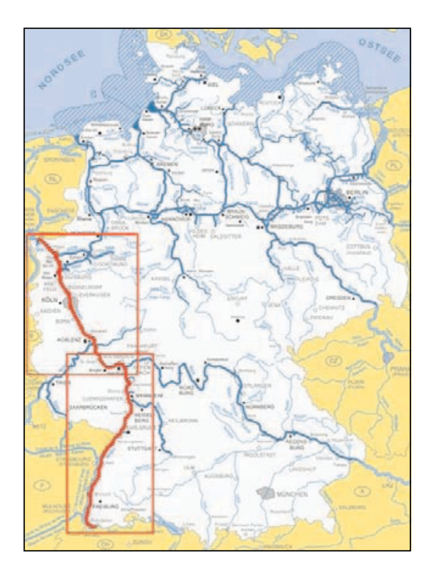
– Im übrigen westdeutschen Kanalnetz wurden Ersatzinvestitionen und umfangreiche Maßnahmen zur Vorsorge und Beseitigung von Bergschäden durchgeführt.

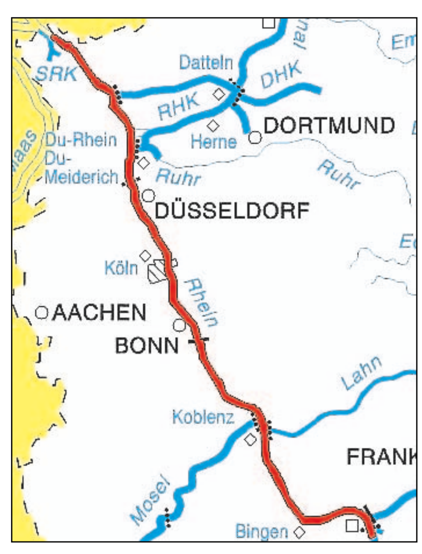
Gesamtausgaben: 2 061 Mio. Euro,
davon

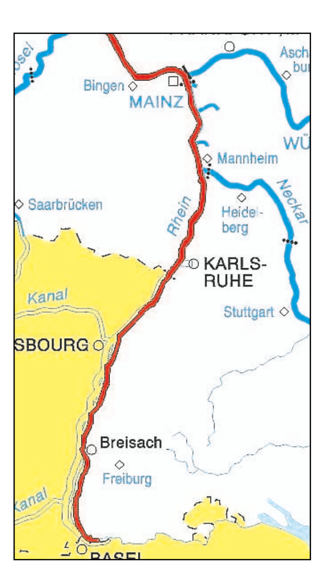
– 2009: 106 Mio. Euro,

– nach 2009: 498 Mio. Euro.

D.3.2.6 Rhein







Verkehrsfunktion:

– Der Rhein ist die bedeutendste europäische Wasserstraße; er verbindet im Zusammenhang mit den Rheinnebenflüssen die ARA-Häfen an der Nordsee mit den Industriezentren im Binnenland in Deutschland, den Niederlanden, Frankreich, Luxemburg und der Schweiz.

Ausbauziel/Projektstand:

– Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (280 m Länge und bis zu 34 m Breite); 4-lagiger Containerverkehr,

– Fahrrinnentiefe bei definiertem Niedrigwasserstand (GLW) in der Strecke

– BGr DE/NL–Krefeld	2,8 m,
– Krefeld–Koblenz	2,5 m,
– Koblenz–Iffezheim (Gebirgsstrecke Kaub–Budenheim	2,1 m 1,9 m),
– Iffezheim–BGr D/CH	3,5 m,

– engstellenorientierte Optimierung der Schifffahrts- und Tiefenverhältnisse unter Berücksichtigung laufender morphologischer Veränderungen.

Termine/Planungsstand:

– Es handelt sich um Daueraufgaben.

Laufende Aktivitäten 2009:

– dauerhafte Geschiebezugabe,

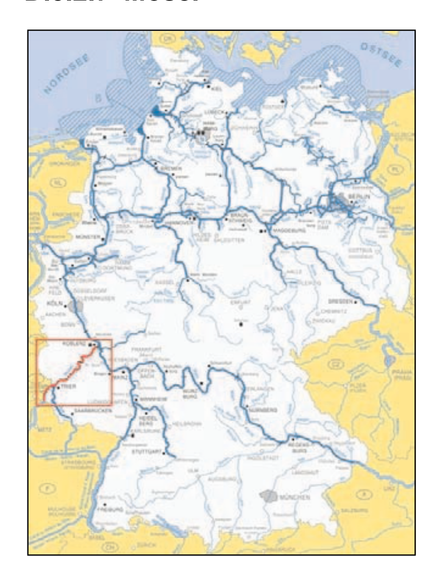
– engstellenbezogene Wasserbaumaßnahmen,

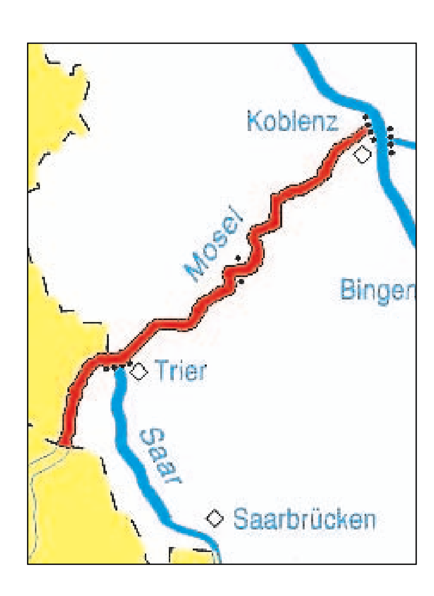
– Dammnachsorgemaßnahmen am Oberrhein,

– Beteiligung an Hochwasserschutzmaßnahmen.

Gesamtausgaben: davon	974 Mio. Euro,
– 2009:	55 Mio. Euro,
– nach 2009:	534 Mio. Euro.

D.3.2.7 Mosel





Verkehrsfunktion:

– Die Mosel verbindet den Rhein mit der Saar (Saarland), Luxemburg und der Region Lothringen (Frankreich).

Ausbauziel/Projektstand:

– Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (185 m Länge, 11,4 m Breite) mit ca. 2,8 m Abladetiefe; 2-lagiger Containerverkehr,

– Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung ist der Bau zweiter Schleusenkammern an den 10 Moselstaustufen zwischen Koblenz und Trier erforderlich,

– An den Staustufen in Fankel und Zeltingen steht der Bau der zweiten Schleusenkammer vor dem Abschluss; die anderen Bauwerke folgen sukzessive.

Termine/Planungsstand:

– Abschluss der Baumaßnahmen an der zweiten Schleusenkammer Zeltingen 2010,

– Abschluss der Baumaßnahmen an der zweiten Schleusenkammer Fankel vsl. 2011,

– angestrebte Fertigstellung der zweiten Schleusenkammern an allen 10 Staustufen bis 2030.

Laufende Aktivitäten 2009:

– laufende Baumaßnahmen in Fankel,

– Planfeststellungsbeschluss für die zweite Schleusenkammer Trier,

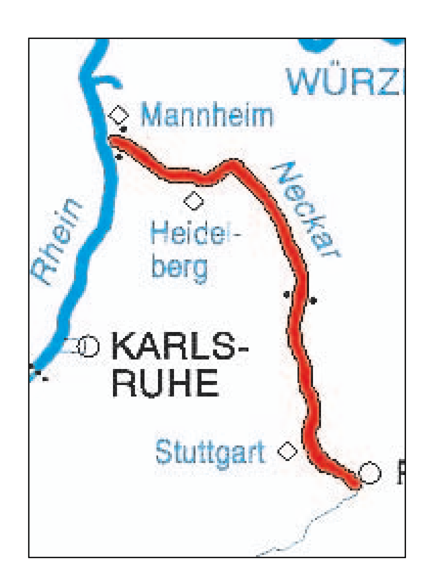
– Grundinstandsetzung von Wehren,

– Bau von Liegestellen.

Gesamtausgaben: davon	501 Mio. Euro,
– 2009:	24 Mio. Euro,
– nach 2009:	372 Mio. Euro.

D.3.2.8 Neckar





Verkehrsfunktion:

– Der Neckar verbindet den Rhein mit den Wirtschaftsstandorten Heilbronn und Stuttgart. Der Wasserstraßenanschluss trägt erheblich zur Aufwertung der Industrieregion um Stuttgart bei.

Ausbauziel/Projektstand:

– Verlängerung der Schleusen für Güterschiffe (135 m Länge, 11,4 m Breite) mit ca. 2,8 m Abladetiefe; Planungen haben bereits begonnen.
– Unabhängig davon: Instandsetzung aller Schleusen und Wehre aufgrund ihres Alters von über 80 Jahren.

Termine/Planungsstand:

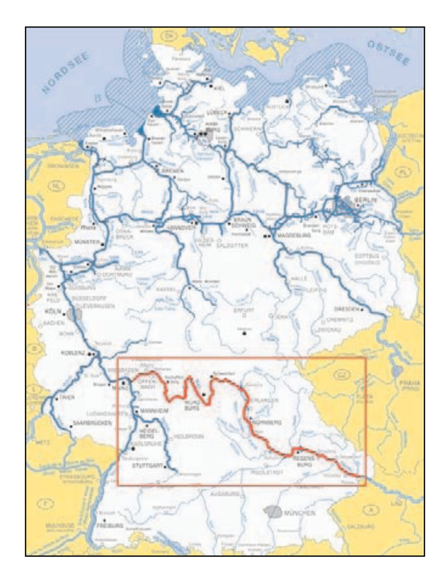
– Die Grundinstandsetzung der Schleusen und Wehre sowie die Verlängerung der Schleusen kann aus heutiger Sicht bis 2025 abgeschlossen sein.

Laufende Aktivitäten 2009:

– Die Planungen für die Verlängerung der Schleusen haben begonnen.
– Grundinstandsetzung der Wehre Wieblingen und Untertürkheim sowie Grundinstandsetzung der Schleuse Guttenbach.

Gesamtausgaben: davon	750 Mio. Euro,
– 2009:	26 Mio. Euro,
– nach 2009:	556 Mio. Euro.

D.3.2.9 Main-Donau-Wasserstraße





Verkehrsfunktion:

– Die Main-Donau-Wasserstraße verbindet Rhein und Main mit der Donau.

Ausbauziel/Projektstand:

– Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (SV, 185 m Länge, 11,4 m Breite; Donau 125 m Länge, 22,9 m Breite); 2-lagiger Containerverkehr; (Donau 3-lagiger Containerverkehr),

– Abladetiefen Main: stromabwärts Aschaffenburg (Untermain) ca. 3,1 m; stromaufwärts Aschaffenburg ca. 2,7 m,

– Der rund 200 km lange Abschnitt Aschaffenburg–Kitzingen (Haltung) ist bereits fertig gestellt,

– Instandsetzung/Ersatz aller Schleusen und Wehre aufgrund ihres Alters von ca. 80 Jahren,

– Donau: Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse zwischen Straubing–Vilshofen.

Termine/Planungsstand:

– Main (Reststrecke): Fertigstellung ca. 2016,

– Untermain: Realisierung 20016 bis 2019,

– Donau: Abschluss der Variantenunabhängigen Untersuchungen bis Ende 2012,

– Main-Donau-Kanal (MDK): Planung der Instandsetzung von Schleusen und der Neubau der Schleusen Erlangen und Kriegenbrunn.

Laufende Aktivitäten 2009:

– Fahrrinnenvertiefung oberhalb von Würzburg bis Viereth,

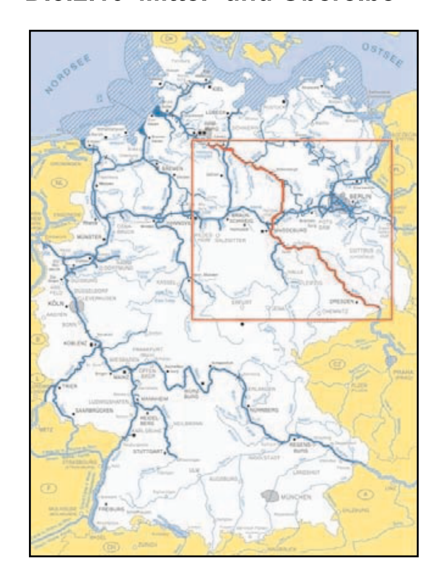
– Untersuchungen/Sicherungen der Brücken für den Schiffsstoß,

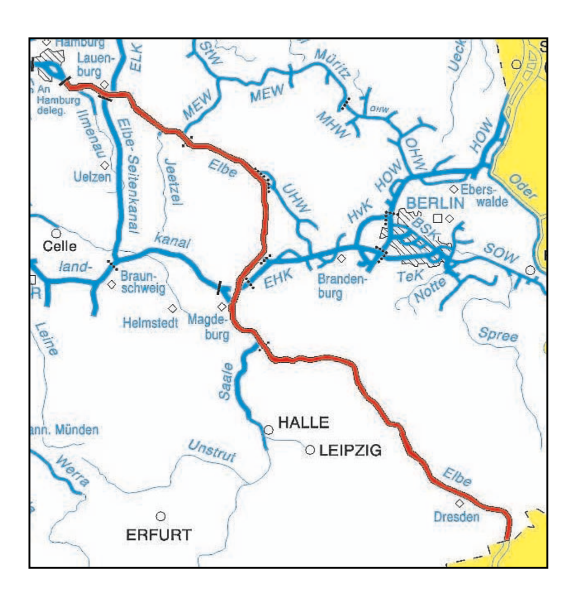
– Ausbau des oberen Vorhafens der Schleuse Limbach,

– Instandsetzung der Schleuse Bamberg am MDK.

Gesamtausgaben: davon	1 802 Mio. Euro,
– 2009:	93 Mio. Euro,
– nach 2009:	513 Mio. Euro.

D.3.2.10 Mittel- und Oberelbe





Verkehrsfunktion:

– Über die Elbe ist Hamburg direkt mit dem Hafen Magdeburg verbunden; dies ist besonders für Containertransporte von Bedeutung.

Ausbauziel/Projektstand:

– Verkehr mit Güterschiffen (110 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (Abmessungen je nach Elbeabschnitt und Fahrtrichtung verschieden), keine Ausbaumaßnahmen.

Termine/Planungsstand:

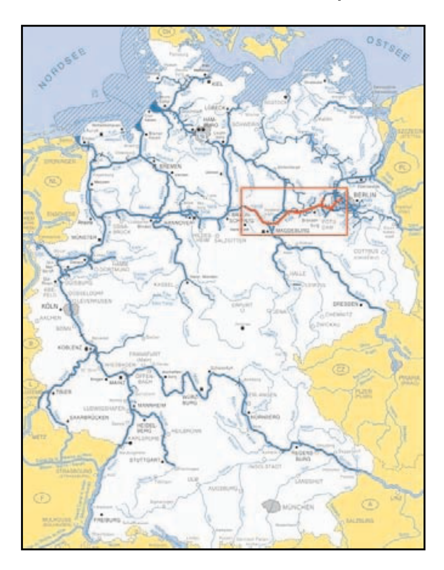
– Es handelt sich um Daueraufgaben.

Laufende Aktivitäten 2009:

– Unterhaltungsmaßnahmen zur Wiederherstellung der Schifffahrtsverhältnisse wie vor dem Hochwasser 2002.

Gesamtausgaben: davon	77 Mio. Euro,
– 2009:	7 Mio. Euro,
– nach 2009:	39 Mio. Euro.

D.3.2.11 Mittellandkanal, Elbe-Havelkanal, Untere Havelwasserstraße, Spree-Oder-Wasserstraße, Westhafenkanal (VDE Nr. 17)





Verkehrsfunktion:

– Leistungsfähiger Anschluss Berlins und Magdeburgs nach Westen an das Netz der Binnenwasserstraßen über den Mittellandkanal, Elbe-Havel-Kanal und die Untere Havel Wasserstraße.

Ausbauziel/Projektstand:

– Ausbau zur Wasserstraßenklasse Vb im Zuge der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE 17) für den Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (SV, 185 m Länge, 11,4 m Breite) mit 2,8 m Abladetiefe bis Berlin Westhafen und über den Havelkanal zum GVZ Wustermark,
– Streckenausbau: Mittellandkanal zu 80 Prozent und Elbe-Havel-Kanal 65 Prozent fertig gestellt,
– 2-lagiger Containerverkehr (mit Einschränkungen) 2009,
– Wasserstraßenkreuz Magdeburg 2003,
– Schleuse Charlottenburg 2003.

Termine/Planungsstand:

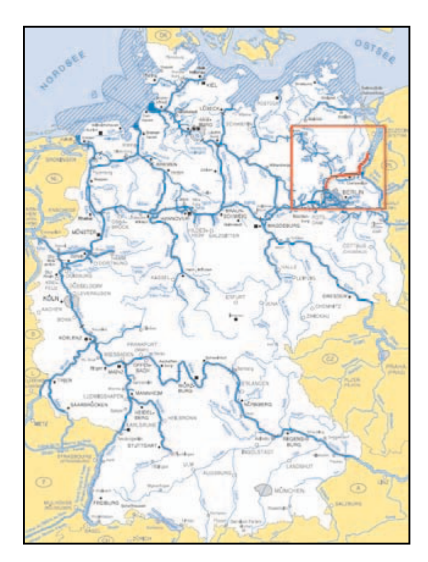
– Der Ersatz der Schleusen Zerben und Brandenburg ist in Planung,
– Die Schleuse Wusterwitz ist im Bau,
– Niedrigwasserschleuse Magdeburg im Bau,
– Untere Havelwasserstraße und Spree-Oder-Wasserstraße in Planung,
– Güterschiffe (135 m Länge, 11,4 m Breite) und SV mit 2,8 m Abladetiefe ab 2015.

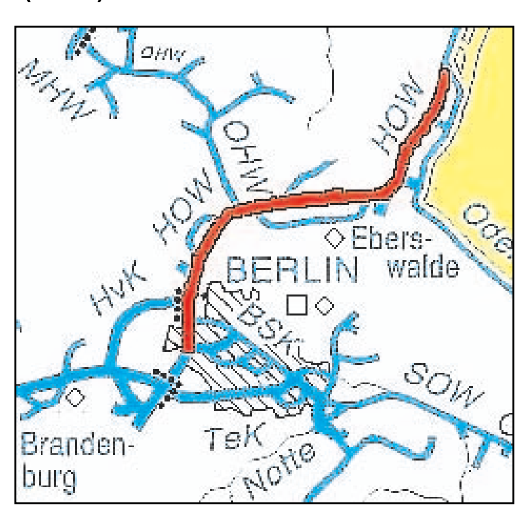
Laufende Aktivitäten 2009:

– Streckenausbau Mittellandkanal, Elbe-Havel-Kanal, Westhafenkanal, Havelkanal,
– Teilfreigabe für das Großmotorgüterschiff bis Magdeburg mit 2,50 m Abladetiefe,
– Teilfreigabe für das Europaschiff bis Berlin mit 2,50 m Abladetiefe.

Gesamtausgaben: davon	2 285 Mio. Euro,
– 2009:	99 Mio. Euro,
– nach 2009:	826 Mio. Euro.

D.3.2.12 Havel-Oder-Wasserstraße (HOW)





Verkehrsfunktion:

– Über die Verkehrsverbindung Berlin–Seehafen Stettin hinaus verbindet die HOW die west- und mitteleuropäischen Wasserstraßen mit den osteuropäischen. Dieser Funktion kommt im Zusammenhang mit der EU-Osterweiterung besondere Bedeutung zu. Der Ausbau der Havel-Oder-Wasserstraße ist der logische Anschluss an das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 17.

Ausbauziel/Projektstand:

– Verkehr mit Güterschiffen (110 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (SV, 185 m Länge, 11,4 m Breite) 2-lagiger Containerverkehr.

Termine/Planungsstand:

– Streckenausbau: Güterschiffe (110 m Länge, 11,4 m Breite) und SV nach 2015,
– Baumaßnahmen entlang der Strecke sind in der Baudurchführung im Zuge von Dammnachsorgemaßnahmen,
– Schleuse Spandau 2002,
– Neubau des Schiffshebewerks Niederfinow bis 2014,
– 2-lagiger Containerverkehr (unter Einschränkungen) bis 2014.

Laufende Aktivitäten 2009:

– Bau Schiffhebewerk Niederfinow,
– Dammnachsorgearbeiten.

Gesamtausgaben:	593 Mio. Euro,
davon	
– 2009:	56 Mio. Euro,
– nach 2009:	346 Mio. Euro.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333